

RIKSDAGENS PROTOKOLL



1950

ANDRA KAMMAREN

Nr 10

11—15 mars.

Debatter m. m.

Sid.

Tisdagen den 14 mars.

Interpellationer av:

Herr Hagberg i Malmö angående den statliga verksamheten på trafikväsendets område och dennas inverkan på konkurrensen mellan olika slag av trafikmedel.....	6
Herr Pettersson i Dahl angående åtgärder för påskyndande av arbetet med byggande av skenfria korsningar mellan ländsväg och järnväg	8
Herr Nordkvist angående förbud mot minderårigas användande vid offentliga tillställningar.....	9

Onsdagen den 15 mars.

Svar på fråga av herr Svensson i Stenkyrka angående uppskov i vissa fall för jordbrukare med fullgörandet av innevarande års efterutbildningsövningar	11
Kommunikationsverkens fonder:	
Anslag under statens järnvägars fond:	
Rullande materiel.....	14
Biltrafik.....	18
Statens allmänna fastighetsfond:	
Förvärv och ombyggnad av fastigheten Atomena nr 1 i Stockholm	23
Stat för statens allmänna fastighetsfond	24
Skatteavdrag för periodiskt understöd till någons undervisning eller uppfostran, m. m.....	29
Ändring av sjoarbetstidslagen.....	31
Fortsatt giltighet av hembiträdeslagen	34
Beredande av semester m. m. åt skogskörare	37
Försäljningen av slaktdjur från militära förband.....	43
Enhetliga taxebestämmelser för telefonsamtal och postbefordran inom en och samma kommun.....	47

Lördagen den 11 mars.

Kl. 2 em.

Förhandlingarna vid detta sammanträde leddes av herr förste vice talmannen.

§ 1.

Justerades protokollet för den 4 innevarande mars.

§ 2.

Upplästes följande till kammaren inkomna läkarintyg:

Riksdagsman Herman Engström från Slite vårdas sedan den 8/3 1950 på Visby lasarett för myocarditis chronica cum incopensatio cordis (hjärtåkomma med sviktande hjärtverksamhet) och är på grund av denna sjukdom arbetsförmögen och oförmögen att deltaga i riksdagsarbetet under minst tre veckor.

Ovanstående intygas.

Visby den 10 mars 1950.

Olof Odén

Lasarettsläkare.

Kammaren beviljade herr Engström ledighet från riksdagsgörömlen tills vidare från och med den 8 innevarande mars.

§ 3.

Anmäldes och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen

från konstitutionsutskottet:

nr 61, i anledning av väckta motioner angående ändring av reglerna om platsfördelning enligt lagen om proportionellt valsätt vid val inom lands- ting, å kommunalstämma m. m.; samt

från tredje lagutskottet:

nr 71, i anledning av väckta motioner om upphävande av bestämmelserna

i normalbrandordningarna om visst avstånd mellan stack och byggnad; och

nr 72, i anledning av väckt motion angående ändrade grunder för ersättning åt jordbrukare, som beröras av sjöregleringar i Norrlands inland, m. m.

§ 4.

Till bordläggning anmäldes:

utrikesutskottets utlåtande nr 2, i anledning av väckt motion angående viss ändring av bestämmelserna om utseende av ombud i Europarådets rådgivande församling;

konstitutionsutskottets utlåtanden:

nr 6, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 79 § 1 mom. lagen den 6 juni 1930 (nr 251) om kommunalstyrelse på landet m. m.; och

nr 7, i anledning av väckt motion angående ökat anonymitetsskydd för tidningskorrespondenter i de nordiska länderna;

statsutskottets utlåtanden:

nr 5, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande egentliga statsutgifter för budgetåret 1950/51 under femte huvudtiteln, avseende anslagen inom socialdepartementets verksamhetsområde, jämte i ämnet väckta motioner;

nr 9, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag för budgetåret 1950/51 under postverkets, telegrafverkets, statens järnvägars och statens vattenfallsverks fonder, luftfartsfonden samt väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond jämte i ämnet väckta motioner;

nr 38, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda fram-

ställningar angående anslag å kapitalbudgeten för budgetåret 1950/51, i vad avser justitiedepartementets verksamhetsområde;

nr 39, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag för budgetåret 1950/51 till lån till anordnande av allmänna samlingslokaler;

nr 40, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag för budgetåret 1950/51 till förskott till vissa plankostnader m. m.;

nr 41, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under statens allmänna fastighetsfond gjorda framställningar angående anslag för budgetåret 1950/51, i vad avser kommunikationsdepartementets verksamhetsområde;

nr 42, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående stat för statens allmänna fastighetsfond för budgetåret 1950/51; och

nr 43, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till kraftöverföring från fastlandet till Gotland;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 22, i anledning av väckt motion om upphävande av försäljningsskatten för vissa för skolbruk avsedda varor;

nr 23, i anledning av väckta motioner om skattebefrielse eller skattelindring för ideella föreningar; och

nr 24, i anledning av väckta motioner angående rätt vid taxering åtnjuta avdrag för periodiskt understöd till någons undervisning eller uppfostran, m. m.;

första lagutskottets utlåtande nr 13, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 103 § 1 mom. samt 223 § 1 och 2 mom. lagen den 14 september 1944 (nr 705) om aktiebolag;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 20, i anledning av väckta motioner

angående viss ändring av 14 § 2 mom. sjoarbetstidslagen;

nr 21, i anledning av väckta motioner med förslag till lag om medling i arbetstvister m. m.;

nr 22, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om fortsatt giltighet av hembiträdeslagen den 30 juni 1944 (nr 461), dels ock i ämnet väckt motion; och

nr 23, i anledning av väckta motioner om beredande av semester m. m. åt skogskörare; samt

andra kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtanden:

nr 11, över motion om viss ändring av koncessionsbestämmelserna beträffande framdragning av elektriska starkströmsledning; och

nr 12, över motion om utredning rörande pensionering av företagare och anställda inom jordbruk med binäringar, hantverk, småindustri och detaljhandel;

nr 13, över motion om ändrade bestämmelser rörande försäljning av de militära förbandens slaktdjur; och

nr 14, över motion angående enhetliga taxebestämmelser för telefonsamtal och postbefordran inom en och samma kommun.

§ 5.

Anmälde, att följande Kungl. Maj:ts propositioner tillställts kammaren, nämligen:

nr 84, angående ändringar i folkvandvårdens organisation m. m.;

nr 88, med förslag till lag angående ändring i lagen den 6 juni 1930 (nr 251) om kommunalstyrelse på landet, m. m.;

nr 90, med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 12 juni 1885 (nr 27) angående lösdrivares behandling, m. m.;

nr 91, angående bidrag till Jordbrukarungdomens förbund;

nr 92, med förslag till förordning om kommuns bidrag till kostnaderna för folktandvården;

nr 95, angående försäljning av vissa kronan tillhöriga fastigheter;

nr 97, med förslag till förordning om tillägg av statsmedel å vissa ersättningar enligt lagen om försäkring för olycksfall i arbete m. m.; och

nr 98, angående anslag för budgetåret 1950/51 till skolor tillhörande barna- och ungdomsvården m. m.

Dessa propositioner bordlades.

Kammarens ledamöter åtskildes här efter kl. 2.03 em.

In fidem

Gunnar Britth.

Tisdagen den 14 mars.

Kl. 4 em.

§ 1.

Justerades protokollen för den 7 och den 8 innevarande mars.

§ 2.

Föredrogos var för sig följande Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och remitterades därvid

till statsutskottet propositionen nr 84, angående ändringar i folktandvårdens organisation m. m.;

till konstitutionsutskottet propositionen nr 88, med förslag till lag angående ändring i lagen den 6 juni 1930 (nr 251) om kommunalstyrelse på landet, m. m.;

till behandling av lagutskott propositionen nr 90, med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 12 juni 1885 (nr 27) angående lösdrivares behandling, m. m.;

till jordbruksutskottet propositionen nr 91, angående bidrag till Jordbrukarungdomens förbund;

till behandling av lagutskott propositionen nr 92, med förslag till förordning om kommuns bidrag till kostnaderna för folktandvården;

till jordbruksutskottet propositionen

nr 95, angående försäljning av vissa kronan tillhöriga fastigheter;

till behandling av lagutskott propositionen nr 97, med förslag till förordning om tillägg av statsmedel å vissa ersättningar enligt lagen om försäkring för olycksfall i arbete m. m.; samt

till statsutskottet propositionen nr 98, angående anslag för budgetåret 1950/51 till skolor tillhörande barna- och ungdomsvården m. m.

§ 3.

Föredrogos, men bordlades åter utrikesutskottets utlåtande nr 2, konstitutionsutskottets utlåtanden nr 6 och 7, statsutskottets utlåtanden nr 5 och 9 samt 38—43, bevillningsutskottets betänkanden nr 22—24, första lagutskottets utlåtande nr 13, andra lagutskottets utlåtanden nr 20—23 samt andra kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtanden nr 11—14.

§ 4.

Ordet lämnades på begäran till

Herr FÖRSTE VICE TALMANNEN, som yttrade: Herr talman! Jag tillåter mig hemställa, att statsutskottets utlåtande nr 5 uppföres sist bland två gång-

Interpellation angående den statliga verksamheten på trafikväsendets område och dennas inverkan på konkurrensen mellan olika slag av trafikmedel.

er bordlagda ärenden å morgondagens föredragningslista.

Kammaren biföll denna hemställan.

§ 5.

Interpellation angående den statliga verksamheten på trafikväsendets område och dennas inverkan på konkurrensen mellan olika slag av trafikmedel.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Herr HAGBERG i Malmö, som anförde: Herr talman! För vårt lands näringsliv är det av allra största vikt att en allsidig transportapparat finnes tillgänglig och fungerar effektivt. Detta krav är emellertid i dag långt ifrån tillgodosett.

Det senare världskriget medförde för den inrikes sjöfarten och den mera långväga lastbilstrafiken en svår kris, vars omedelbara orsak var bristen på sådana drivmedel — kol, olja eller bensin — som vi i vanliga fall importera. Myndigheterna nödgades därför tvångsvis föra över så stor del som möjligt av de mera långväga transportererna till järnvägarna och framför allt till de elektrifierade statsbanelinjerna. Dessa förhållanden lamslogo helt de långväga biltransporterna, under det att vissa angelägna sjötransporter nödtorftigt kunde uppehållas.

De ökade inkomster, som dessa vidgade transporter tillförde järnvägarna, möjliggjorde för dessa att, trots väsentligt stegrade driftkostnader, bibehålla godsfrakterna vid en endast obetydligt högre nivå än före kriget. Ehuru efter kriget kostnadsnivån fortsatt att stiga, samtidigt som trafikvolymen har gått tillbaka, har SJ:s taxa icke ökats i erforderlig grad i förhållande till kostnadsstegringen. Detta har medfört menliga verkningar för det inrikes trafikväsendet i dess helhet.

Vad angår SJ ha överrevisorerna i

sin berättelse beträffande räkenskapsåret 1948/1949, vilken berättelse nyligen kommit riksdagens ledamöter tillhanda, konstaterat, att det driftsöverskott — före räntebetalning å ca 35 miljoner kronor — om bortåt 60 miljoner kronor, som SJ uppvisar, till större delen härrör från malmbanan, medan »överskottet av järnbanenätet i övrigt ej är tillräckligt för att täcka räntekostnaderna för statskapitalet». Revisorerna påpeka vidare, att med utgångspunkt från återanskaffningsprincipen avskrivningarna skulle behöva ökas med över 40 miljoner kronor, innebärande att driftsöverskottet i dess helhet (således även inbegripet malmbanan) icke skulle vara »tillräckligt för att täcka mer än en del av räntan på statskapitalet». Härtill ha revisorerna fogat den reflexionen, att vinsten i viss mån är skenbar och i hög grad beroende av nuvarande malmkonjunktur.

Enligt statsverkspropositionen avseende budgetåret 1949/1950 beräknades under »Inkomster av statens kapitalfonder» statens järnvägar ge 60 miljoner kronor. I statsverkspropositionen avseende budgetåret 1950/1951 är motsvarande siffra angiven till blott 35 miljoner kronor. Om hänsyn toges till erforderlig förräntning och avskrivningar på nuvärdet skulle sålunda uppstå en förlust å icke mindre än 40 miljoner kronor, trots vinsten på malmbanan. I detta sammanhang må erinras om att SJ:s persontariffer höjts ungefär dubbelt så mycket som godstarifferna, vilket innebär en indirekt subventionering av godsfrakterna.

Vad den inrikes sjöfarten och den mera långväga, enskilda biltrafiken beträffar äro de för sina inkomster i väsentlig mån beroende av den fraktnivå, som tillämpas av SJ, vilken nivå höjts obetydligt sedan före kriget eller med endast ca 20 procent. Samtidigt har den allmänna kostnadsnivån stigit med 70 å 90 procent.

Interpellation angående den statliga verksamheten på trafikväsendets område och dennas inverkan på konkurrensen mellan olika slag av trafikmedel.

Min avsikt är icke att här taga upp den statsfinansiella sidan av föreliggande problem, även om denna i och för sig är allvarlig, utan jag ser det hela med utgångspunkt från den betydelse transportväsendet har för vår produktion och konsumtion, kort sagt för hela vårt samhälle. Oavsett hur SJ:s taxepolitik ekonomiskt återverkar för staten och i sista hand för skattebetalarna kan det inte vara riktigt, att statsbanetaxan lägges på sådant sätt, att annan trafikverksamhet allt mer och mer försvåras eller eventuellt helt omöjliggöres.

Den inrikes sjöfarten och den mera långväga lastbilstrafiken — vilken är den del av landsväga trafikväsendet, som närmast beröres av godstaxans höjdläge — handha trots allt fortfarande en rätt betydande del av godsfröflyttningen inom landet. Någon fortlöpande officiell statistik, som helt klarlägger omfattningen och betydelsen av dessa trafikgrenar, finnes ej tillgänglig. Enligt uppgifter i 1944 års trafikutrednings betänkande beräknades emellertid, att den inrikes sjöfarten tillförde hamnarna bortåt $\frac{4}{10}$ av deras godsomsättning och erhållna hamnavgifter. Relationen mellan den inom landet sjöledes befordrade godsmängden och den järnvägsledes befordrade uppskattades till 2 : 5. Transportarbetet torde haft en storleksordning av ett par 1 000-tal miljoner tonkm. Den inrikes sjötrafiken beräknades under åren närmast före kriget giva sysselsättning åt 10 000 å 12 000 man. Även om under krigsåren en viss tillbakagång skett, är denna trafik således av en betydande omfattning. Den långväga lastbilstrafiken beräknas f. n. utföra ett transportarbete om ett par 100-tal miljoner tonkm.

Redan före kriget hade man flera gånger anledning att uppmärksamma denna angelägenhet. Sålunda framhöll 1932 års trafikutredning i sitt 1936 avgivna slutbetänkande, att vid en begärd

revidering av statens järnvägars godstaxa borde beaktas bl. a. även statsbanetaxans »normerande betydelse för taxor och fraktavgifter vid landets övriga kommunikationsföretag och härav härflytande betydelse för upprätthållandet av ett välordnat och allsidigt kommunikationssystem». I sitt av riksdagen i denna del godkända utlåtande över proposition till 1936 års riksdag angående den yrkesmässiga automobiltrafiken betecknade andra lagutskottet trafikutredningens här återgivna uttalanden såsom förtjänta av uppmärksamhet. I de direktiv, som dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet lämnat 1938 års järnvägstaxekommitté, anbefaldes kommittén att — med utgångspunkten från önskemålet att vinna förräntning av det bokförda statsbanekapitalet — »taga under övervägande de återverkningar, vilka en blivande ny godstarifiering vid statsbanorna kan förväntas medföra inom andra grenar av landets transport- och kommunikationsväsende, samt i nämnda hänseende eftersträva en sådan avvägning av de nya tarifferna, att å ena sidan ett för statsbanorna godtagbart inkomstöverskott kan beräknas men å andra sidan övriga transport- och trafikföretag icke påverkas på sådant sätt och i sådan omfattning, som ur samhällsekonomisk synpunkt kan anses otjänligt».

Mot bakgrunden av den utveckling, som redan ägt rum och som alltjämt pågår i riktning mot en alltmera av SJ monopoliserad inrikestrafik, föreligger risk för att konkurrensen från de enskilda företagen på detta område helt eller delvis elimineras. Följden härav kan på längre sikt förväntas bli den, att näringsföretag och konsumenter komma att få vidkännas en väsentlig fördyring av de inrikes transporter till nackdel för folkhushållet i dess helhet.

Med hänvisning till vad ovan anförts anhåller jag om andra kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen

Interpellation angående åtgärder för påskyndande av arbetet med byggande av skenfria korsningar mellan landsväg och järnväg,

för kommunikationsdepartementet få framställa följande spörsmål:

Har herr statsrådet den uppfattningen, att den inrikes sjöfarten ävensom den enskilda, mera långväga lastbilstrafiken ur samhällets synpunkt utgöra viktiga led i den inhemska trafikapparaten?

I så fall, är herr statsrådet beredd medverka till en sådan ordning, att den statliga verksamheten på området bedrivs efter sunda affärsmässiga grunder, varigenom konkurrensen mellan trafikmedlen kan bestå, till gagn för folkhushållet?

Denna anhållan bordlades.

§ 6.

Interpellation angående åtgärder för påskyndande av arbetet med byggande av skenfria korsningar mellan landsväg och järnväg.

Herr PETERSSON i Dahl erhöi på begäran ordet och yttrade: Herr talman! Under de senaste åren har antalet trafikolyckor vid plankorsningar mellan landsväg och järnväg tenderat att öka. Olyckorna ha i alltför många fall berott på otillfredsställande säkerhetsanordningar vid järnvägsövergångarna. Härvid ha människoliv gått till spillo, svåra lidanden vållats och betydande materiella skador uppstått.

För någon tid sedan inträffade ånyo en svår trafikolycka vid Nyby järnvägsövergång söder om Laholm, vilken kostade tre människor livet. Nyby järnvägs korsning synes vara en sannskyldig dödsfälla. Under cirka 2½ år ha sex dödsoffer inträffat vid denna plats, frånsett andra mer eller mindre allvarliga tillbud. Inalles har trafikfällan vid Nyby övergång krävt inte mindre än tretton dödsoffer.

Det synes därför vara synnerligen nödvändigt att vidta åtgärder, så att i

framtiden trafikolyckor förhindras vid Nyby järnvägsövergång. Den lokala opinionen har med styrka och med fog hävdadt, att korsningen mellan landsvägen och järnvägen måste göras skenfri. Det torde icke råda någon tvekan om att en viadukt med det snaraste behöves byggas över järnvägen vid Nyby.

Farorna för trafiksäkerheten vid korsningar mellan landsväg och järnväg ha vid olika tillfällen varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet. Sålunda tillkallades 1948 en utredningsman för att undersöka säkerhetsanordningar och deras anordnande vid järnvägsövergångar. Utredningsmannen har i sitt i februari 1949 avlämnade betänkande framlagt vissa förslag för att öka trafiksäkerheten vid järnvägsövergångar. I årets statsverksproposition har statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet anslutit sig till det av utredningsmannen framlagda programmet för vägskyddsanläggningar. Tyvärr har departementschefen prutat ned de här för behövligen anslagen, vilket måste medföra, att byggandet av säkerhetsanläggningar vid järnvägsövergångar icke kan komma till stånd i behöflig utsträckning.

Emellertid är det uppenbart, att det verksammaste medlet att nedbringa olycksfallsriskerna vid järnvägsövergångar är att anordna skenfria korsningar. Det framstår därför som i hög grad angeläget att statsmakternas åtgärder icke begränsas till att avse enbart införande av nya varningsmärken och förbättring och rationalisering av säkerhetsanordningar vid plankorsningar. Programmet måste utvidgas till att även omfatta byggande av viadukter över och gångar under järnvägarna. Härvid böra givetvis sådana plankorsningar, som äro kända för att vara trafikfällor, i första hand omändras till skenfria korsningar.

Med stöd av vad jag ovan anført får jag hemställa om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för kom-

Interpellation angående förbud mot minderårigas användande vid offentliga tillställningar.

munikationsdepartementet ställa följande fråga:

Är herr statsrådet beredd att låta vidtaga sådana åtgärder, att arbetet med byggande av skenfria korsningar mellan landsväg och järnväg påskyndas?

Denna anhållan bordlades.

§ 7.

Interpellation angående förbud mot minderårigas användande vid offentliga tillställningar.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Herr **NORDKVIST**, som anförde: Herr talman! Den 1 juli 1949 trädde ny arbetarskyddslag i kraft, innehållande bl. a. särskilda bestämmelser om minderårigas användande i arbete. Sålunda stadgas i § 23 av K. K. 1/1949: »Minderårig må icke användas till arbete med mindre han fyllt eller under kalenderåret fyller fjorton år samt — där fråga ej är om arbete under ferietid — inhämtat den för folkskolan bestämda lärokursen eller däremot svarande kunskaper och färdigheter eller ock erhållit behörigt tillstånd att lämna folkskolan. Arbetarskyddsstyrelsen må medgiva undantag härifrån i fråga om lätt arbete, som kan antagas icke inverka menligt på den minderåriges hälsa eller kroppsutveckling eller hans förmåga att tillgodogöra sig skolundervisningen.»

I nämnda arbetarskyddslag stadgas vidare bl. a., att minderårig till arbetsgivaren skall avlämna arbetsbok, att han skall beredas oavbruten ledighet från arbetet under minst elva timmar per dygn, i vilket ledighet skall ingå, om han ej fyllt sexton år, tiden mellan klockan 19 och klockan 6, samt att hälsovårdsnämnd skall utöva tillsyn över lagens efterlevnad.

Tyvär har det ofta visat sig, att varken den nya lagen eller dess föregångare efterlevts i vad gäller barn i skolåldern. Dessutom torde dess bestämmel-

ser vara otillräckliga. Dispensansökan till arbetarskyddsstyrelsen underlåtes ofta, skolbarn tjänstgöra t. ex. i tidigare morgontimmar före skoldagens början som tidningsbud och efter skoldagens slut som försäljare efter kl. 19 etc. Att detta inverkar menligt på deras möjligheter att tillgodogöra sig skolundervisningen säger sig självt. I åtskilliga skoldistrikt, särskilt i större och medelstora städer, ha därför skolornas ledning och lärare med bekymmer iakttagit hithörande förhållanden. Detta gäller icke endast undervisningen utan även det moraliska skydd, som minderårigas användande vid offentliga tillställningar, vid inspelning av film samt vid viss försäljning och budskickning påkallar.

För att bl. a. råda bot på nämnda missförhållanden tillsatte Kungl. Maj:t 1938 års arbetarskyddskommitté, som i juni 1946 avlämnade ett betänkande med förslag till lagstiftning, vilket bl. a. resulterat i 1949 års förut nämnda K. K. I ett avseende har kommitterades förslag emellertid icke blivit föremål för sådan lagstiftning, nämligen i vad gäller förslag till »Lag angående förbud mot minderårigas användande vid offentliga tillställningar och inspelning av biografilm samt vid viss försäljning och budskickning».

Då nämnda lagförslag säkerligen skulle vara ägnat att undanröja kanske de flesta av påtalade missförhållanden får jag härmed anhålla om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för socialdepartementet få framställa följande frågor:

1. Ämnar statsrådet framlägga förslag till lag angående förbud mot minderårigas användande vid offentliga tillställningar etc. i huvudsaklig överensstämmelse med betänkande av 1938 års arbetarskyddskommitté?

2. När kan i så fall detta lagförslag väntas föreligga?

Denna anhållan bordlades.

§ 8.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 12, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande egentliga statsutgifter för budgetåret 1950/51 under tolfte huvudtiteln, avseende anslagen inom civildepartementets verksamhetsområde;

nr 62, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående täckande av vissa medelsbrister, redovisade såsom propriebalanser i försvarets civilförvaltnings räkenskaper;

nr 63, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bestridande av vissa haverikostnader;

nr 64, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bestridande av vissa kostnader från anslaget till oförutsedda utgifter;

nr 65, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad disposition av bergmästarbostället Knutsberg i Nora socken;

nr 66, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt disposition av ett äldre reservationsanslag;

nr 67, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående täckande av underskott i clearingkassan för raka rör av smidbart järn m. m.;

nr 68, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag under tionde huvudtiteln för budgetåret 1950/51 till säkerhetsanstalter för sjöfarten;

nr 69, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag under statens allmänna fastighetsfond för budgetåret 1950/51 till säkerhetsanstalter för sjöfarten; och

nr 70, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag för budgetåret 1950/51 till vissa byggnadsarbeten vid tullverkets kust- och gränsbevakning m. m.

§ 9.

Justerades protokollsutdrag.

§ 10.

Anmäldes, att följande Kungl. Maj:ts propositioner tillställts kammaren, nämligen:

nr 89, angående Sveriges anslutning till Internationella valutafonden och Internationella återuppbyggnadsbanken m. m.;

nr 93, med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370);

nr 102, angående fortsatt disposition av vissa äldre anslag; och

nr 103, angående fortsatt elektrifiering av statsbanenätet m. m.

Dessa propositioner bordlades.

Kammarens ledamöter åtskildes här efter kl. 4.23 em.

In fidem

Gunnar Britth.

Onsdagen den 15 mars.

Kl. 11 fm.

§ 1.

Svar på fråga angående uppskov i vissa fall för jordbrukare med fullgörandet av innevarande års efterutbildningsövningar.

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Chefen för försvarsdepartementet, herr statsrådet VOUGT, som anförde: Herr talman! Herr Svensson i Stenkyrka har frågat mig, huruvida jag är villig att vidtaga sådana åtgärder, att de jordbrukare, som för vårarbetena inom jordbruket äro i behov därav, kunna erhålla uppskov till lämpligare tidpunkt med fullgörandet av de efterutbildningsövningar, som enligt generalorder nr 2222/49, kompletterad med arméorder nr H 82.167/10 1949, skola äga rum mellan den 12 april och den 13 maj i år.

Då jag besvarar denna fråga, tillåter jag mig att något beröra förhållandena på detta område under de senare åren. På grund av att formerna för genomförandet av repetitions- och efterutbildningsövningarna efter beredskapens upphörande varit i behov av en översyn samt med hänsyn till budget- och arbetsmarknadsskäl ha inkallelserna av värnpliktiga till dylika övningar begränsats. Detta har utan alltför stora vådor för krigsorganisationen kunnat ske på grund av att efter beredskaps-tjänsten utbildningsläget var särskilt gott.

Sedan förslag om repetitions- och efterutbildningsövningar i krigsförband utarbetats av 1948 års värnpliktskommitté, kommer, som jag i statsverkspropositionen bebådat, proposition att föreläggas innevarande års riksdag om en övergång till denna form av övningar.

I avvaktan på att repetitions- och efterutbildningsprogrammet i sin helhet kan genomföras efter denna modell — varvid början enligt Kungl. Maj:ts förslag avses göras med 40 000 man under budgetåret 1950/51 — har under de senaste åren omskolningen av äldre värnpliktiga till nya befattningar i krigsorganisationen skett endast i begränsad omfattning. Den nu berörda efterutbildningsövningen avser ävenledes sådan omskolning och får anses vara ur militär synpunkt oundgängligen nödvändig om tillräckligt antal befattningshavare skall finnas till hands för uppgifter inom armén.

När det gäller övningar av det slag som här avses är det givetvis icke möjligt att välja en tidpunkt som tillfredsställer alla olika yrkeskategorier. Det är inte heller lämpligt att uppdelade de årliga utbildningsgrupperna i alltför många omgångar, då detta medför att befäl tages i anspråk under längre tid än eljest är nödvändigt samt att utbildningskostnaderna ökas, räknat per värnpliktig.

Bland de skäl, som föranlett valet av tidpunkt för den nu berörda efterutbildningsövningen, förtjänar särskilt att nämnas att befälsläget under denna tid är synnerligen gott. Genom att ineliggande ålderklass (1948) rycker ut från sin första tjänstgöring i mitten av mars och då huvuddelen av ålderklass 1949 rycker in först i juni finnes en stor del av det aktiva befälet tillgängligt för här ifrågavarande utbildning. Det säger sig självt att detta förhållande måste inverka i högsta grad förmånligt på utbildningsresultatet.

Om denna omskolningsövning förläggas senare kommer det således, även om det gäller ett relativt ringa antal jordbrukare, att uppstå nackdelar både ur kost-

Svar på fråga angående uppskov i vissa fall för jordbrukare med fullgörandet av innevarande års efterutbildningsövningar.

nads- och utbildningssynpunkt. En förläggning till en något tidigare tidpunkt skulle i år medfört en förkortning av den effektiva utbildningstiden, då påsken infallit under övningstiden. Jag vill i detta sammanhang erinra om att en tidigare ofta hörd kritik mot de övningar, som gällt omskolning och vilken går ut på att dessa ej bedrivs med tillräcklig effektivitet, numera avhöres ytterst sällan, vilket beror på att övningar genomförs efter omsorgsfulla förberedelser och på ett sådant sätt att de äldre värnpliktiga, som det här gäller, ha en förnimmelse av att tiden användes väl. Det är givetvis önskvärt att detta krav från de värnpliktigas sida på effektivitet kan tillgodoses genom god tillgång på befäl.

För nu innevarande budgetår har efterutbildningen begränsats till omkring 17 000 man, vilket endast är vid pass hälften av den normala styrkan. Av dessa ha omkring 11 000 man redan fullgjort övningen. Den till tiden april—maj utsatta efterutbildningsövningen berör omkring 6 000 man. Jag vill i detta sammanhang meddela, att från början eftersträvats att planera inkallelserna så att jordbrukarna om möjligt skulle få fullgöra sin tjänstgöring före mitten av mars. Det har emellertid visat sig, att detta icke kunnat genomföras i distrikt, där jordbrukarna utgöra en relativt stor del av de inkallade.

För de värnpliktiga, som inkallas till efterutbildningsövning, står möjligheten att begära anstånd enligt 29 § värnpliktslagen till buds. Varje sådan ansökan, som skall avges individuellt, prövas omsorgsfullt av militär myndighet eller Kungl. Maj:t. Arbetsmarknadsmyndigheterna äro numera i stånd att i de enskilda fallen verkställa utredningar av ett långt grundligare och mera tillförlitligt slag än vad med tidigare resurser var möjligt.

Med hänsyn till önskvärdheten att nu ifrågakommande anståndsansökningar

skola kunna prövas grundligt och med minsta möjliga omgång i fråga om tiden torde det i allmänhet vara lämpligt att de ställas till Konungen men inlämnas i tjänsteväg genom det truppförband, där den värnpliktige är truppregistrerad.

Vidare vill jag framhålla att inkallade jordbrukare ha möjlighet att ansöka om näringsbidrag för att motverka den ökning av arbetskostnaderna som uppkommer om vederbörande anställer ersättare under inkallelsetiden.

Jag är väl medveten om nödvändigheten av att i så stor utsträckning som möjligt är vid inkallelser till repetitions- och efterutbildningsövningar hänsyn tages till svårigheterna för många jordbrukare att under vissa tider på året lämna sitt arbete, men jag vill samtidigt understryka nödvändigheten av att ofrånkomliga uppoffringar i samband med värnpliktens fullgörande bäras av alla yrkeskategorier.

Härefter yttrade

Herr SVENSSON i Stenkyrka: Herr talman! Jag ber att till herr statsrådet och chefen för försvarsdepartementet få framföra mitt tack för svaret och för den redogörelse, som statsrådet här lämnat.

Det är alldeles uppenbart att den inkallelse av värnpliktiga, som nu beordrats, kommer mycket olägligt för lantbrukarna samt de grupper, som äro sysesatta vid jordbruket. Inkallelserna sträcka sig ju från den 12 april till den 13 maj, alltså under den brådaste tiden. Jag delar statsrådets allmänna uppfattning att denna efterutbildning bör förläggas till tiden mellan den ena årsklassens utryckning och inryckningen av nästa årsklass eller till tiden mellan 12—15 mars till 1 juni. Man har således två och en halv månad att taga ut dessa 30 dagar på. Från näringslivets och framför allt från jordbrukets syn-

Svar på fråga angående uppskov i vissa fall för jordbrukare med fullgörandet av innevarande års efterutbildningsövningar.

punkt hade det naturligtvis varit lämpligare att taga ut dessa 30 dagar efter uttryckningen i mars i år. Det skulle alltså ha blivit en tjänstgöring från exempelvis den 15 mars till den 15 april eller eventuellt den 20 april.

Nu hänvisar herr statsrådet till den olägenhet ur militär synpunkt av en förläggning till en tidigare tidpunkt i år, som skulle uppstå genom att påsken infölle under övningstiden. Jag vill dock säga, att skall man väga denna olägenhet mot den olägenhet, som vid inkallelserna under den bråda vårsäsongen drabbar jordbruket, väger den militära olägenheten mindre.

Statsrådet hänvisar vidare till möjligheterna för de värnpliktiga att erhålla näringsbidrag, och det är ju gott och väl. Svårigheten består emellertid ofta i att över huvud taget få ersättare och att få lämpliga sådana.

Nu är jag tacksam för herr statsrådets förståelse, som framgår av att de värnpliktiga, som äro i behov av ledighet, även skola få uppskov till en senare tidpunkt, om de komma in med ansökan och ha skäl för en sådan. Jag uttalar den förhoppningen, att dylika ansökningar skola komma att bifallas av Kungl. Maj:t.

Jag vet inte om jag vid denna tidpunkt skall inlåta mig på ett resonemang om de kommande efterutbildnings- och repetitionsövningar, som statsrådet här berört, och vilka riksdagen sannolikt kommer att besluta om. Statsutskottet har ju redan tillstyrkt en inkallelse av ungefär 40 000 man till nästa år. Jag vill bara begagna tillfället att vädja till herr statsrådet, att statsrådet ser till att om dessa repetitions- och efterutbildningsövningar framdeles komma att förläggas till tiden mars—april—maj, de militära myndigheterna försöka ordna det så att övningarna om möjligt komma att äga rum i samband med uttryckningen av föregående värnpliktsklass och alltså inte infalla

under den mest brådskande delen av vårarbetet.

Jag ber ännu en gång att få tacka för svaret.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 2.

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

till bankoutskottet propositionen nr 89, angående Sveriges anslutning till Internationella valutafonden och Internationella återuppbyggnadsbanken m. m.;

till bevillningsutskottet propositionen nr 93, med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370), m. m.;

samt till statsutskottet propositionerna:

nr 102, angående fortsatt disposition av vissa äldre anslag; och

nr 103, angående fortsatt elektrifiering av statsbanenätet m. m.

§ 3.

Föredrogs den av herr *Hagberg* i Malmö vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet angående den statliga verksamheten på trafikväsendets område och dennas inverkan på konkurrensen mellan olika slag av trafikmedel.

Kammaren biföll denna anhållan.

§ 4.

Föredrogs den av herr *Pettersson* i Dahl vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation

Anslag under kommunikationsverkens fonder, m. m. — Anslag under statens järnvägars fond till rullande materiel.

till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet angående åtgärder för påskyndande av arbetet med byggande av skenfria korsningar mellan landsväg och järnväg.

Kammaren biföll denna anhållan.

§ 5.

Föredrogs den av herr Nordkvist vid kammarens nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att få framställa interpellation till herr statsrådet och chefen för socialdepartementet angående förbud mot minderårigas användande vid offentliga tillställningar.

Kammaren biföll denna anhållan.

§ 6.

Föredrogs vart efter annat:

utrikesutskottets utlåtande nr 2, i anledning av väckt motion angående viss ändring av bestämmelserna om utseende av ombud i Europarådets rådgivande församling; samt

konstitutionsutskottets utlåtanden:

nr 6, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 79 § 1 mom. lagen den 6 juni 1930 (nr 251) om kommunalstyrelse på landet m. m.; och

nr 7, i anledning av väckt motion angående ökat anonymitetsskydd för tidningskorrespondenter i de nordiska länderna.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa utlåtanden hemställt.

§ 7.

Anslag under kommunikationsverkens fonder, m. m.

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 9, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställ-

ningar om anslag för budgetåret 1950/51 under postverkets, telegrafverkets, statens järnvägars och statens vattenfallsverks fonder, luftfartsfonden samt väg- och vattenbyggnadsverkets förrädsfond jämte i ämnet väckta motioner.

Punkterna 1—17.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 18.

Anslag under statens järnvägars fond till rullande materiel.

Kungl. Maj:ten hade i statsverkspropositionen under kapitalbudgeten (punkt 18) föreslagit riksdagen att till viss i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 4 januari 1950 angiven rullande materiel för budgetåret 1950/51 anvisa investeringsanslag å tillhoppa 44 470 000 kronor.

Kungl. Maj:ts förslag innebar bland annat, att till anskaffning av motorlok skulle anvisas ett belopp av 1 450 000 kronor. Loken voro avsedda att byggas på svenska verkstäder, men deras maskinerier skulle levereras från England.

Utskottet hemställde i denna punkt, att riksdagen måtte för budgetåret 1950/51 anvisa vissa under a)—k) närmare angivna investeringsanslag, däribland, under b), till Anskaffning av motorlok 1 450 000 kronor.

Punkten föredrogs; och anförde därvid:

Herr SJÖLIN: Herr talman! Det är inte min avsikt att framföra någon avvikande mening om utskottets förslag till anslag för anskaffning av rullande materiel. Däremot måste jag säga, att det förefaller betänkligt, att utskottet accepterat förslaget, att den dieselelektriska utrustningen till de under punkt b) upptagna motorloken skall anskaffas från England. Jag tillåter mig därför ta kammarens tid i anspråk några

Anslag under statens järnvägars fond till rullande materiel.

minuter för att litet närmare belysa in-
nebörden av detta förslag.

Kungl. järnvägsstyrelsen meddelar,
enligt vad som kan inhämtas av stats-
verkspropositionen, att de provlok, som
erhållits från England, äro mycket lämp-
liga och avsevärt överlägsna ånglok. Då
de äro synnerligen driftsekonomiska,
bör denna loktyp i större utsträckning
än avsett användas för växling å ej
elektrifierade bangårdar. På grund av
de avsevärda ekonomiska och drifttek-
niska fördelar, som motordrift erbjuder
framför ångdrift, anser styrelsen,
att motordriften bör utvidgas att om-
fatta även tågtnäst. Den har därför räknat
med att anskaffa ett för tågtnäst
lämpat provlok och begär också anslag
härför.

Helt säkert är det synnerligen välbe-
tänkt att alltmer övergå till motordrift
i den mån som elektrisk drift ej kan
komma i fråga. De föreslagna åtgärder-
na innebära egentligen endast, att järn-
vägsstyrelsen nu är beredd att accepte-
ra den utveckling, som ganska länge på-
gått i utlandet. Som ett uttryck för den-
na utveckling kan jag nämna ett par
siffror. År 1929 tillverkades i Amerikas
förenta stater för eget behov 1 055 ång-
lok men endast 80 motorlok; 19 år se-
nare, 1948, var förhållandet helt om-
kastat. Då tillverkades nämligen endast
69 ånglok men 2 678 motorlok.

Sveriges lokmän ha också för länge
sedan insett betydelsen av motordrift.
Redan år 1913 tillverkades inom landet
dieselelektriska vagnar, Deva-vagnarna.
I början av 1930-talet arbetade de s. k.
motorvagnssakkunniga, som tillsatts av
väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och
Svenska järnvägsföreningen, närmast
för att få fram ändamålsenliga, standar-
diserade motorvagnar. Avsikten var att
rationalisera driften vid de enskilda
järnvägarna. Statsanslag utgick till järn-
vägarna för anskaffning av dylika vag-
nar, som tillverkades i rätt stor utsträck-
ning.

Bland de typvagnar, som då prova-

des, voro också dieselelektriska vagnar.
Stora dieselelektriska vagnar med die-
selmotorer från Burmeister & Wain le-
vererades 1935 från svensk verkstad till
Persien.

Det är emellertid inte bara motor-
vagnar utan även motorlok, som ha till-
verkats. Det s. k. Gota-loket provades
under senare hälften av 1930-talet. Det
var ett gasturbinlok — ett mycket kom-
plicerat och dyrbart lok — med vilket
man dock gjorde ett allvarligt försök
att lösa motorloksproblemet.

Dieselelektriska lok med danska die-
selmotorer ha tillverkats inom landet
och äro alltjämt i drift. Under 1930-talet
konstruerades ett par motorlok för en-
skilda järnvägar med hesselmanmoto-
rer, ett normalspårigt och ett smalspår-
igt, båda numera övertagna av statens
järnvägar. Det smalspåriga är taget ur
trafik, men det normalspåriga är där-
emot alltjämt i tjänst. Tyvärr kom kri-
get emellan, och bristen på brännolja
gjorde, att försöken inte kunde full-
följas.

Av det anförda framgår, att det även
här i Sverige gjorts många allvarliga
försök att lösa motordriftsproblemet.
Den svenska industrien har lagt ner
miljontals kronor på experiment och
prov av olika slag. De svenska lokkon-
struktörerna ha emellertid haft ett myc-
ket svårt handikap. Det har nämligen
inom landet inte funnits tillgång till
för traktionsändamål lämpade diesel-
motorer av erforderliga storlekar, all-
deles särskilt inte för lok. När det gäl-
ler motorvagnar och lokomotorer har
man kunnat klara saken hjälpligt. För
den oinvidde kan denna brist på moto-
rer synas märklig, då väl alla veta, att
vi inom landet ha en betydande diesel-
motortillverkning, som även kunnat
hävda sig på världsmarknaden. Men
dessa motorer äro avsedda för marint
och stationärt bruk och inte för drag-
kraftändamål. Traktionsmotorer måste
nämligen vara speciellt byggda för att
bli så lätta som möjligt. Att lägga upp

Anslag under statens järnvägars fond till rullande materiel.

en ny motortyp är ingen billig sak. Som exempel kan nämnas, att den motortyp, som General Motors använder för sina diesellok, bara för verktyg kostat 20 000 000 dollars.

Det är klart att sådana summor kan man inte ge ut för den motortillverkning, som kan komma i fråga i vårt land. Men det är ändå alltid ett stort företag att lägga upp en ny motortyp. Därför ha vi här i Sverige för större effektbelopp hittills i regel varit hänvisade till utländska motorer när det gällt dragkraftsändamål. För det nu aktuella fallet finns emellertid en utexperimenterad svensk motor med erforderlig effekt.

Det anförda har varit avsett att ge ett begrepp om det omfattande och dyrbara arbete, som den svenska lokindustrien nedlagt på motordriftsproblemets lösning. Att vi här i landet inte kommit lika långt som i England och Amerika beror i mycket stor utsträckning på våra mindre förhållanden och till stor del därpå att det under kriget var omöjligt att fullfölja experimenten i brist på dieselolja. Jag är emellertid övertygad om att det nu är möjligt att erbjuda olika lösningar.

När man mot bakgrunden av det anförda finner, att regeringen och statsutskottet föreslå riksdagen att acceptera kungl. järnvägsstyrelsens förslag att välja en engelsk loktyp för det aktuella behovet, torde det inte förvåna, att den svenska lokindustriens representanter ställa sig mycket undrande. Detta så mycket mer som det gäller en beställning på inte mindre än 20 lok, ett antal som för våra förhållanden kan anses representera ett ganska bra serieobjekt.

Herr talman! Jag tillåter mig framhålla, att denna sak har en betydligt större räckvidd än den kanske vid hastigt påseende kan synas ha. Nu är det visserligen så, vilket jag inledningsvis antytt, att avsikten är att från England endast beställa den dieselektriska utrustningen till loken, under det att själ-

va loken skulle byggas i Sverige, varigenom hälften av kostnaden beräknas komma på England och hälften på Sverige. Men anskaffningen är dock bunden vid den engelska loktyp, som råkat bli utprovad först.

Man måste då fråga sig, varför de svenska konstruktionerna a priori skola vara uteslutna från konkurrensen och varför svenska verkstäder, som kanske önska samarbete med en annan utländsk verkstad, skola vara avstängda från möjligheten att få en beställning, om de kunna erbjuda acceptabla priser.

Även om man kanske kunde tycka, att det inte vore orimligt, att de svenska tillverkarna kunde få en viss favör men man ändå inte vill framställa något krav härpå, vill man emellertid gärna framhålla, att det dock icke synes orimligt att ifrågasätta att de svenska tillverkarna icke från början skola uteslutas från den konkurrens det här är fråga om.

Jag ber kammaren betänka vad det innebär, att verkstäderna inte få de lokbeställningar som de svenska järnvägarna kunna göra. Det skulle helt enkelt omöjliggöra upptagandet av en svensk tillverkning, som under många år på olika sätt förberetts som ersättning för den ånglokillverkning, vilken redan nu är mycket obetydlig och blir allt mindre. Det skulle också medföra, att den konstruktions- och tillverkningspersonal, som skaffat sig speciella insikter på detta område, inte finge någon användning för sina kunskaper. Det skulle vidare betyda, att utsikterna på exportmarknaderna skulle helt försvinna.

Herr talman! Med stöd av det anförda får jag hemställa, att utskottets motiveering till yrkandet under punkt 18 i statsutskottets utlåtande nr 9 skall kompletteras med följande tillägg att införas efter första meningen i andra stycket på s. 31: »Utskottet förutsätter emellertid att vid anskaffningen av de under punkt b) i nedanstående förteckning upptagna

Anslag under statens järnvägars fond till rullande materiel.

motorloken även sådana loktyper, som konstruerats av svenska verkstäder, eventuellt i samarbete med utländsk specialfirma, skola kunna komma i fråga.»

Herr MALMBORG i Skövde: Herr talman! De synpunkter, som herr Sjölin framfört i sitt anförande och i sitt förslag till kompletterande motivering, äro mycket beaktansvärda. Denna min uppfattning delas också av övriga ordinarie ledamöter i statsutskottets fjärde avdelning här i kammaren, med vilka jag haft tillfälle att ett ögonblick samråda i denna fråga.

Jag beklagar att vi inte hade herr Sjölin's förslag när vi inom avdelningen och utskottet behandlade detta ärende. Vid föredragningen i avdelningen av generaldirektören och vederbörande i järnvägsstyrelsen förde jag denna fråga på tal. Jag sade, att det från industrihåll anförts, att man kunde tänka sig att denna beställning utlagts i svensk industri. Generaldirektören framförde då som sin uppfattning, att just denna utläggning av ifrågavarande beställning, med själva loken byggda i Sverige och maskineriet tillverkat i England, var den mest ändamålsenliga, och i den situationen hade vi ingenting annat att göra än att på grundval av denna bestämda upplysning acceptera vad som från generaldirektörens sida framförts.

Nu har första kammaren redan fattat beslut i frågan, och därest denna kammare skulle biträda herr Sjölin's ändringsyrkande, innebär det således, att motiveringen i utskottets utlåtande faller. Jag har personligen ingenting emot att denna kammare tar den motivering, som herr Sjölin föreslagit, men det lär väl inte tjäna något egentligt syfte i den situation, som nu uppstått. Därför får jag såsom representant för utskottet yrka bifall till utskottets motivering, men jag vågar därvid, herr talman, förutsätta, att detta ställningstagande inte

innebär något hinder för järnvägsstyrelsen att vid ärendets fortsatta handläggning pröva de synpunkter, som herr Sjölin här framfört i sitt anförande och sitt förslag till kompletterande motivering.

Herr SJÖLIN: Herr talman! Jag vill till herr Malmberg i Skövde säga, att försök från min sida att påverka utskottet inte saknats, men tyvärr ha mina försök inte givit något resultat.

Jag kan för min personliga del inte godkänna det uttalandet, att ett beslut i andra kammaren i den av mig föreslagna riktningen skulle sakna betydelse i den situation som nu uppstått, då jag menar, att en opinionsyttring från andra kammaren kan ha en rätt stor betydelse. Saken är nämligen, såsom jag tillåtit mig framhålla, av ganska stor principiell innebörd, något som jag ber kammarens ledamöter än en gång betänka. Därför hoppas jag på stöd för min framställning.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan i förevarande punkt dels ock på bifall till utskottets berörda hemställan med den ändring beträffande motiveringen, som under överläggningen föreslagits av herr Sjölin; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Sjölin begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteeringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 18:o) i utskottets förevarande utlåtande nr 9, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit utskottets berörda hemställan med den

Anslag under statens järnvägars fond till biltrafik.

ändring beträffande motiveringen, som under överläggningen föreslagits av herr Sjölin.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning. Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet hava röstat för ja-propositionen. Rösträkning begärdes likväl av herr Sjölin, vadan votering medelst omröstningsapparat anställdes. Därvid avgåvos 114 ja och 70 nej, varjämte 15 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan i denna punkt.

*Punkten 19.***Anslag under statens järnvägars fond till biltrafik.**

Sedan punkten föredragits, yttrade:

Fru SANDSTRÖM: Herr talman! I en motion, knuten till den punkt i propositionen, som riksdagen nu har att behandla, har jag tagit mig friheten att hemställa om ett lägre anslag än det av statens järnvägar begärda för inköp av privata buss- och billinjer. Utskottet har avslagit motionen och det är, herr talman, nu inte min mening att ställa något yrkande om bifall till motionen. Vad jag avsett med motionen — och här avser, när jag begär ordet — är att fästa uppmärksamheten på den av staten bedrivna politiken på den svenska landsvägstrafikens område.

På 1920-talet förvärvade statens järnvägar sporadiskt och av skilda anledningar spridda busstrafiklinjer. Från och med 1930-talets början intresserade sig SJ för mera kontinuerliga förvärv av vägtransportföretag. Motiveringen var att man måste bryta den kännbara konkurrensen från de privata bussarnas sida. Det var emellertid först budgetåret 1935/36, som medel ställdes till förfogande och SJ fick då 2 milj. kro-

nor. Sedan dess har SJ — med undantag för några få år — erhållit 2 och ibland 3 milj. kronor per år för uppköp av privata trafikföretag. En väldig expansion har också kännetecknat statens järnvägars utbredning på de svenska landsvägarna de senaste åren. I och med övertagandet av större privata järnvägar har SJ ävenledes tillförts linjetrafikföretag.

Trafiken drives antingen i egen regi, genom entreprenör eller i bolagsform. När utskottet i sin motivering för avslag på min motion anger antalet bussar i SJ:s »egen regi» till endast 19 procent av det totala antalet trafikbussar i landet, så låter det onckligen ganska blygsamt. Undersöker man siffrorna här litet närmare, så kommer man till att det totalt och i avrundat tal torde finnas 7 000 bussar i hela landet. Härav ägas ungefär 2 400 bussar av företaget, anslutna till Svenska omnibusägareförbundet. Svenska lokaltrafikföreningen innesluter omkring 2 780 vagnar. Tillsammans blir det 5 180 vagnar. Nu är emellertid att märka, att Svenska lokaltrafikföreningen består av både statliga, kommunala och enskilda företag. Man skulle för resten i det här sammanhanget nästan kunna bortse från lokaltrafiken, men om vi ändå inte göra det utan gå vidare, så har SJ enligt den senaste siffran ur deras egen tidning 1 183 fordon i linjetrafik. Siffran avser förmodligen trafik i »egen regi». Då tillkommer dotterföretaget GDG Biltrafik med enligt senast tillgängliga siffra 368 bussar. Detta skulle bli 1 551 SJ-bussar. Om man sedan lägger till postens bussar, så börjar siffran gå uppåt 7 000. Vad som fattas i siffran innesluter en del bussar, vars ägare stå utanför organisationerna.

Den av SJ i egen regi eller i bolagsform bedrivna linjetrafiken omfattar emellertid nu över 60 procent av antalet bussar, redovisade inom Svenska omnibusägareförbundet. Tendenserna till att skapa ett statligt trafikmonopol

Anslag under statens järnvägars fond till biltrafik.

på de svenska landsvägarna äro ganska uppenbara. Arbetet i den riktningen sker lugnt och kontinuerligt. Det är riktigt, som utskottet säger, att ett bifall till de begärda 2 milj. till inköp av privata billinjer inte innebär något principbeslut angående den reguljära biltrafikens mest ändamålsenliga ordnande. Men med eller utan utredningar om den saken åter sig SJ metodiskt in i det svenska landsvägs-linjenätet, och när man nått en tillräckligt dominerande ställning, är möjligen principbeslut om trafikens ändamålsenliga ordnande obehövligen annat än i fråga om den statliga organisationen. Och man kan fråga: Skall det faktum att riksdagen år efter år beviljar pengar till inköp av privata billinjer tolkas — såsom SJ tyckes göra — på det sättet att riksdagen inte har något att erinra mot detta metodiska förstatligande av linjetrafiken?

SJ, som ofta säger sig vara hotat av de privata företagen på området, har ganska stora privilegier t. ex. i fråga om trafikförfattningarna. SJ behöver inte söka tillstånd på samma sätt som privata företag. SJ fastställer själv taxor och turlistor — i olikhet med de privata företagen. På det sättet kunna de statliga trafikföretagen — det gäller även postens linjer — fastställa turor som direkt konkurrera med de privata företagens. Även i fråga om besiktning av vagnar gälla andra bestämmelser för SJ än för de privata företagen.

Tanken på att samla trafikföretagen i en hand brukar motiveras med att det hela då skulle kunna skötas mer rationellt. Men det är ju känt, att man rationaliserar inte ett företag genom att göra det successivt allt större. Blir ett företag alltför stort, är det inte säkert att det kan skötas rationellt. Det är inte heller säkert, att driften blir billigare och billigare ju större företaget är. Att det hela skulle bli så fördelaktigt för allmänheten är inte säkert; just ur all-

mänhetens synpunkt är det kanske skäl i att se upp med monopoliseringstendenserna.

Den statliga vinsten kan också bli mer eller mindre imaginär. De privata företagen betala sin dryga skatt till staten, medan de statliga företagen inte betala någon skatt utan i stället redovisa sin vinst. Men det blir inte alltid vinst på verksamheten, och då får förlusten betalas med skattemedel. Låt mig bara peka på SJ:s dotterföretag, Svenska lastbilsaktiebolaget. Överrevisorerna framställa i sin berättelse i år inte någon anmärkning mot företagets skötsel, men framhålla att bolaget inte redovisar någon vinst. Eftersom SJ har 10 procents rabatt hos Svenska lastbilsaktiebolaget, anses emellertid vinsten framkomma hos moderföretaget i stället för hos dotterföretaget. Men jag vill erinra om att i fjol motionerades här i riksdagen om Svenska lastbilsaktiebolaget, vars avskrivningsnormer blevo föremål för anmärkningar i motionerna. Under de tre år företaget drivits i statlig regi som bolag hade redovisats en vinst av allenast 17 000 kronor. I motionerna framhölls att om Svenska lastbilsaktiebolaget vid avskrivningarna använt för de privata företagen vanliga normer, så skulle de tre åren ha gått med drygt en halv miljon kronors förlust.

Jag nämner detta bara i förbigående för att visa, att det i sådana här sammanhang ibland är svårt att avgöra bärigheten av ett företag — i synnerhet om vinsten eller förlusten skall framkomma hos ett moder- eller syskonföretag.

Det har av statens sakrevision föreslagits att postverkets busslinjer från den 1 juli i år skola inlemmas i SJ:s trafikföretag. De postala instanserna, som hittills yttrat sig, ha avstyrkt förslaget med, såsom jag anser, ganska starka motiveringar. Förslaget understryker emellertid den tendens som jag här pekat på.

Anslag under statens järnvägars fond till biltrafik.

I det betänkande, som i december i fjol avgavs angående SJ:s organisation m. m., säges att statens busstrafik redan nu är av avsevärd storlek. Det säges också att den kommer att ytterligare öka genom förvärv av privata billinjer. Denna hastiga tillväxt gör att man karakteriserar SJ:s biltrafik som »en rörelsegren under uppbyggnad». Expansionen kommer förmodligen, säger utredningen, att fortsätta ganska lång tid. Men redan nu har den hunnit så långt, att man kan fastställa de former, varunder den bör bedrivas. Utredningen anser sålunda att biltrafiken bör bedrivas helt i bolagsform med bibehållande av de undantagsbestämmelser i fråga om tillståndsgivning, periodisk efterbesiktning samt fastställande av taxor och tidtabeller som SJ nu har.

Man kan inför detta fråga sig: Kommer morgondagens trafik på landsvägarna att helt ligga i detta monopoliserade statliga bolags händer? Är detta det mål som man uppställt och som riksdagen genom sin, för de årliga anslagens innebörd likgiltiga hållning medverkar till?

Jag upprepar, herr talman, att jag inte har något yrkande att framställa på denna punkt.

Herr MALMBORG i Skövde: Herr talman! Fru Sandström har i sin motion även berört den rent principiella frågan huruvida de enskilda billinjerna också i fortsättningen böra drivas i enskild regi eller om de böra överföras till statlig drift, men fru Sandström framhåller själv att ett beslut i principfrågan inte är aktuellt just nu. Såsom i motionen påpekas, pågår det för närvarande vissa utredningar beträffande dessa frågor, och när resultatet av dem en gång i framtiden kommer på riksdagens bord, blir tillfället mera lämpligt för att taga ställning till de viktiga principiella spørsmål som uppställa sig.

Personligen har jag den uppfattningen, att de enskilda trafikföretagen ha utfört ett utomordentligt gott arbete och gjort en mycket värdefull insats. Jag har också den uppfattningen, att det ur samhällets synpunkt är nödvändigt att det på detta område liksom på andra finns en tävlan, som visar vilkendera typen av företag som är mest ändamålsenlig.

Men, herr talman, det är som sagt inte dessa principiella spørsmål som vi i dag ha att diskutera, även om fru Sandström i sin motivering här huvudsakligen uppehöll sig vid dem. Inom utskottet ha vi också vid ärendets behandling lagt tyngdpunkten på vad frågan nu närmast gäller. Såsom fru Sandström anförde och som av handlingarna framgår, har under en följd av år beviljats anslag för inköp av billinjer, avsedda att drivas i statens järnvägars regi. Detta anslag har under senare år i regel utgjort omkring 2 milj. kronor per år, men det är riktigt att det för ett par år sedan uppgick till 3 milj. kronor. Detta var emellertid betingat av de särskilda förhållandena i samband med att de enskilda järnvägarna och deras billinjer införlivades med statens järnvägar.

Såväl från riksdagens som också från allmänhetens sida framföres ofta och med rätta det kravet att statens järnvägar liksom andra statliga verk och inrättningar skola driva sin verksamhet på ett rationellt sätt. Nu är det väl obestridligen så, att om statens järnvägar skall kunna tillgodose detta rationaliseringskrav, måste järnvägstrafiken kompletteras med biltrafik. Så har också skett under en lång följd av år, så sker nu och så kommer att ske i fortsättningen. Såvitt jag vet, har inte från riksdagens sida rests något direkt motstånd mot denna utveckling. Och vad som nu föreslås är ett led i den utveckling, som sålunda har försiggått under senare år.

Motionären har i sin motion gjort

Anslag under statens järnvägars fond till biltrafik.

vissa anmärkningar mot tillvägagångssättet vid statens järnvägars övertagande av enskilda trafiklinjer. Efter vad vi inom utskottet kunna förstå, kan man inte med fog framställa någon anmärkning häremot. De överenskommelser, som träffats, ha tillkommit frivilligt, och järnvägsstyrelsens ställningstagande har i varje särskilt fall blivit föremål för Kungl. Maj:ts prövning.

Utskottet förmenar således att det inte finns någon speciell anledning att motsätta sig det anslagskrav som framställt. Vi ha på de grunder, som jag nu anfört och som utförligare redovisas i utskottsutlåtandet, ansett oss böra biträda Kungl. Maj:ts förslag, och jag ber, herr talman, att med den nu andragna korta motiveringen få yrka bifall till utskottets hemställan på denna punkt.

Fru SANDSTRÖM: Herr talman! Jag noterar allra först med tillfredsställelse, att utskottets talesman uttalade en viss sympati för den privata företagsamheten på här ifrågavarande område. Det finns ju inte heller något att anmärka mot det sätt, varpå de privata företagen hittills ha skött sin verksamhet.

Men när herr Malmberg säger, att SJ för att rationalisera sin verksamhet måste komplettera den med biltrafik genom att inköpa det ena privata företaget efter det andra och motiverar sin ståndpunkt med att riksdagen tidigare inte rest något motstånd häremot, så illustrerar han just vad jag har velat framhålla, nämligen att riksdagen år från år beviljar anslag till en verksamhet som i princip måste innebära ett kontinuerligt förstatligande av den enskilda biltrafiken. Jag tror inte att man, såsom herr Malmberg vill göra, i detta fall kan skilja på princip och handling och säga, att riksdagen inte alls tar ställning till principfrågan, då riksdagen beviljar två, tre miljoner kronor om året för att förstatliga det svenska trafiknätet även för landsvägarnas del.

Herr Malmberg tog här också upp de anmärkningar som jag riktat mot SJ:s tillvägagångssätt, när det gällt att komma in på marknaden och träffa avtal om inköp av olika busslinjer. Jag medger gärna att uttalandet i motionen om överpriser kan jag inte i dag bevisa, men det brukar sägas att sådana ha förekommit, och jag har ju inte uttalat mig bestämt; jag har bara sagt att överpriser möjligen kunna ha betalats. Detta uttalande motsäger inte heller att överenskommelserna ha träffats frivilligt. Jag har aldrig ifrågasatt att avtalen inte skulle ha slutits frivilligt, men jag har velat visa att SJ har en så dominerande ställning både ekonomiskt och på annat sätt, när SJ uppträder som köpare på denna marknad, att redan detta måste innebära en övervikt för SJ.

Herr talman! Jag ber att få erinra om att jag inte har framställt något yrkande på den punkt som vi nu behandla.

Under detta anförande hade herr förste vice talmannen övertagit ledningen av kammarens förhandlingar.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet NILSSON: Herr talman! Efter det anförande, som herr Malmberg här hållit på utskottets vägnar, skulle jag egentligen inte behöva delta i denna debatt. Anledningen till att jag ändå tar till orda är fru Sandströms senaste anförande, varav framgick att hennes uppfattning är den, att enbart den omständigheten, att SJ är ett statligt företag, diskvalificerar de rationaliseringsåtgärder, som företagas bland annat för att komplettera de bil- och busslinjer som SJ redan har. Jag vill rikta fru Sandströms uppmärksamhet på att den väsentliga orsaken till att anslagen för statens järnvägars bil- och busstrafik ha höjts under senare år är, att statens järnvägar har övertagit privata järnvägar, vilka redan drevit bil- och busstrafik som komplette-

Anslag under statens järnvägars fond till biltrafik.

ring till sin järnvägstrafik. Jag har inte hört att fru Sandström har något att erinra mot ett sådant förfarande från de privata järnvägarnas sida. Men i samma ögonblick statens järnvägar övertar dessa privata företag och därmed också deras buss- och billinjer, skall SJ förmenas möjligheten att driva verksamheten på samma rationella sätt som de privata järnvägarna tidigare ha gjort. Jag tycker för min del att det är litet för mycket begärt, att statens järnvägar inte skall få driva en rationell buss- och biltrafik som komplettering till sin järnvägstrafik när likartade företag ha möjligheter därtill.

Jag kan försäkra fru Sandström att det ganska ofta inträffar, att trafikanter uppvakta kommunikationsdepartementet och uttrycka önskemål om att statens järnvägar skall övertaga viss buss- och biltrafik. Man har nämligen den uppfattningen, grundad på tidigare erfarenheter, att det då finns möjligheter att förbättra trafiken just därför att statens järnvägar är ett i ekonomiskt avseende mäktigare företag än kanske de privata buss- och bilföretag, som tidigare skött ifrågasvarande trafik. När därtill kommer att ägarna till dessa buss- och billinjer frivilligt äro beredda att träffa avtal om att trafiken skall överföras till statens järnvägar, så förstår jag inte, fru Sandström, varför man skall lägga hinder i vägen för att tillmötesgå både företagsägarna och trafikanterna. Man bör väl inte, när man samtidigt kritiserar den statliga verksamheten så mycket som nu sker, försvåra dess möjligheter att konkurrera, allra helst som detta sker under samma betingelser som den ofta lovordade konkurrenskampen inom den enskilda företagsamheten och resultatet blir till fördel för trafikanterna.

Vad beträffar den dominans, som statens järnvägar skulle utöva på buss- och biltrafikens område, så skulle jag kunna nöja mig med att hänvisa till de siffror som fru Sandström själv har an-

givit, men eftersom jag här har några uppgifter, som måhända äro av senare datum, vill jag anföra dem. Antalet statliga bussar utgör för närvarande ungefär 1 500, medan antalet icke statliga bussar är 6 600. Antalet statliga lastbilar uppgår till i runt tal 700 och antalet icke statliga lastbilar, som köra i yrkesmässig trafik, till 17 900. Läger jag härtill de 60 000 privata firmabilar, som gå i trafik, torde det vara alldeles klart, att den dominans från statens järnvägars sida, som fru Sandström talar om, i varje fall inte hittills är för handen.

Fru SANDSTRÖM (kort genmäle): Herr talman! För att anknyta till de siffror, som statsrådet anförde, vill jag erinra om att jag tidigare framhållit, att en stor del av de icke statliga bussarna — jag har ju här talat om bussarna och icke om lastbilarna — tillhöra Svenska lokaltrafikföreningen, som ju i mycket stor utsträckning omfattar kommunalägda bussar. Och när jag här talat om statens dominans på busstrafikens område, har jag tänkt på den konkurrens som SJ möter på de svenska landsvägarna av företag som tillhöra Svenska omnibusägareförbundet — jag anser för övrigt att man här bör bortse från det stora antal bussar, som gå i lokaltrafik och som äro både kommunal-, stats- och privatägda.

Statsrådet säger att det är genom övertagandet av de privata järnvägarna som SJ har erhållit ett stort antal av sina busslinjer. Det är riktigt, och jag har ju inte heller uppehållit mig särskilt vid den saken. Men jag kan inte finna att SJ:s lust att få hand om t. ex. busslinjen Sundsvall—Umeå skulle innebära ett övertagande av den typ som statsrådet talar om. Det är här inte fråga om någon busslinje som tillhör ett privat järnvägsföretag, och den trafikerar ett område som egentligen inte berör järnvägen. Om det anses att även

Förvärv och ombyggnad av fastigheten Atomena nr 1 i Stockholm.

en sådan busslinje konkurrerar med järnvägen och att den därför bör förstatligas, så skulle nästan hela landet kunna betraktas som ett område, där biltrafiken utgör en konkurrent till järnvägen.

Herr **MALMBORG** i Skövde: Herr talman! Fru Sandström kom tillbaka till principfrågan, och med anledning därav vill jag göra ett kompletterande uttalande.

Det är väl riktigast att säga, att det nu inte är fråga om att införa någon ny princip. Under en följd av år har trafiken fördelats mellan enskilda företag och statens järnvägar. Man kan naturligtvis ha skilda meningar om i vilken takt statens övertagande av de enskilda företagen bör ske, men det är knappast en principfråga. Som jag tillät mig säga i mitt första anförande blir principfrågan i egentlig mening aktuell först när det förutsättes en nyordning på detta område. Då få vi tillfälle att diskutera det spörsmålet och ta ställning till det med hänsynstagande till de synpunkter, som vi anse böra beaktas därvidlag.

Fru **SANDSTRÖM**: Herr talman! Även om jag godtar herr Malmborgs resonemang och säger, att det faktum, att det år från år beviljas en ganska stor summa pengar för inköp av privata buss- och billinjer, inte har någonting med principen att göra, måste jag fråga, hur långt man tänker gå på den vägen. Vid vilken tidpunkt i framtiden skall denna principfråga tas upp till diskussion, och vad finns det att diskutera om, därest vid den tidpunkten i framtiden det svenska förstatligade linjenätet har blivit så dominerande, att man över huvud taget inte kan tala om någon annan trafik än den statliga?

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad, biföll kammaren utskottets i punkten gjorda hemställan.

Punkterna 20—29.

Vad utskottet hemställt bifölls.

§ 8.

Föredrogs vart för sig statsutskottets utlåtanden:

nr 38, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar angående anslag å kapitalbudgeten för budgetåret 1950/51, i vad avser justitiedepartementets verksamhetsområde;

nr 39, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag för budgetåret 1950/51 till lån till anordnande av allmänna samlingslokaler; och

nr 40, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag för budgetåret 1950/51 till förskott till vissa plankostnader m. m.

Kammaren biföll vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

§ 9.

Anslag under statens allmänna fastighetsfond (kommunikationsdepartementet).

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 41, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under statens allmänna fastighetsfond gjorda framställningar angående anslag för budgetåret 1950/51, i vad avser kommunikationsdepartementets verksamhetsområde.

Punkten 1.

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 2.

Förvärv och ombyggnad av fastigheten Atomena nr 1 i Stockholm.

Sedan utskottets hemställan i punkten föredragits, anförde

Herr **RUBBESTAD**: Herr talman! När riksdagen förra året behandlade frågan om inköp av denna fastighet, oppone-

Stat för statens allmänna fastighetsfond.

rade jag mig mot att staten skulle förvärva fastigheten. Jag ansåg nämligen, att det anslag på 225 000 kronor för reparation av densamma, som förutsattes i propositionen nr 94 vid fjolårets riksdag, inte skulle komma att räcka. Vi ha nu sett i den proposition som föreligger i år, att byggnadsstyrelsen uppskattat reparationskostnaderna till 1 500 000 kronor. Dessutom har styrelsen sagt, att det med hänsyn till fastighetens beskaffenhet och arbetets art kan visa sig nödvändigt att vidtaga åtgärder som komma att ytterligare öka dessa kostnader.

Om riksdagen hade haft klart för sig i fjol, när den beslöt om inköp av denna fastighet för 1 118 000 kronor, att reparationerna skulle ställa sig så dyra, att kostnaderna inte kunde hållas inom den ram på 225 000 kronor, som departementschefen då angav, skulle det nog ha varit flera som i likhet med mig hade ansett, att staten inte borde förvärva fastigheten.

Jag beklagar att regering och myndigheter lägga fram förslag i det skick som fjolårsförslaget hade. Jag vill göra en vördsam hemställan till regeringen och myndigheterna att låta verkställa en fullständig utredning innan de lägga fram förslag till kostnadskrävande åtgärder, så att inte riksdagen, som i detta fall skett, blir förd bakom ljuset.

Jag har bara velat uttala denna önskan, och jag hoppas, att det i fortsättningen inte kommer att bli så stora skilljaktigheter mellan beräknad och verklig kostnad när det gäller inköp av fastigheter.

Vidare yttrades ej. Utskottets i punkten gjorda hemställan bifölls.

Punkterna 3—5.

Vad utskottet hemställt bifölls.

§ 10.

Stat för statens allmänna fastighetsfond.

Föredrogs statsutskottets utlåtande nr 42, i anledning av Kungl. Maj:ts i stats-

verkspropositionen gjorda framställning angående stat för statens allmänna fastighetsfond för budgetåret 1950/51.

I propositionen nr 1, bilaga 21, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för den 4 januari 1950, föreslagit riksdagen godkänna ett statsrådsprotokollet bilagt förslag till stat för statens allmänna fastighetsfond för budgetåret 1950/51.

Utskottet hemställde, att riksdagen måtte godkänna ett utlåtandet bilagt förslag till stat för statens allmänna fastighetsfond för budgetåret 1950/51.

I ifrågavarande statförslag hade på inkomstsidan under A. Ersättning för till statsmyndigheter upplåtna lokaler: 1. Slottsbyggnadernas delfond upptagits ett belopp av 491 000 kronor. Slutsumman under A. uppgick till 31 402 000 kronor och slutsumman å inkomstsidan till 35 134 000 kronor. På utgiftssidan hade under A. Reparations- och underhållskostnader m. m.: 1. Slottsbyggnadernas delfond: c. Reparations- och underhållskostnader för vissa historiska byggnader och byggnadsminnesmärken m. m. upptagits ett belopp av 250 000 kronor. Slutsumman under A. 1. uppgick till 913 000 kronor och under A. till 10 398 000 kronor. Slutsumman för hela utgiftssidan utgjorde 35 134 000 kronor.

Under förenämnda anslagspost A. 1. c. hade ett belopp av 80 000 kronor avsetts för vissa underhållsarbeten å Bogesunds slott.

Reservation hade avgivits av herrar *Mannerskantz, Lundqvist, Skoglund* i *Doverstorp, Rubbestad, Birke* och *Nihlfors*, vilka ansett, att utskottet icke bort tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag i vad detsamma avsåge medel till underhållskostnader för Bogesunds slott, och att därför det i utskottets hemställan bilagda förslaget till stat för statens allmänna fastighetsfond för budgetåret

Stat för statens allmänna fastighetsfond.

1950/51 bort göras följande ändringar, nämligen på inkomstsidan minskning av posten A. 1. till 411 000 kronor, slutsumman under A. till 31 322 000 kronor och inkomstsidans slutsumma till 35 054 000 kronor samt på utgiftssidan minskning av posten A. 1. c. till 170 000 kronor, slutsumman under A. till 10 318 000 kronor och utgiftssidans slutsumma till 35 054 000 kronor.

Utskottets hemställan föredrogs; och yttrade därvid:

Herr RUBBESTAD: Herr talman! I föreliggande utlåtande begäres för nästkommande budgetår dels 30 000 kronor till underhåll av Bogesunds slott och dels 50 000 kronor för att täcka ett ur domänverkets fond förskotterat belopp, som redan har använts för reparationer av slottet.

Enligt min mening bör riksdagen tänka sig för innan den beviljar detta anslag. Bogesunds slott är ju inte av sådan karaktär, att man kan räkna med att det skall kunna användas för praktiska ändamål. Ledamöterna av statsutskottets fjärde avdelning som ha varit ute och sett på slottet ha övertygats om att detta inte har något praktiskt värde.

Anledningen till att Kungl. Maj:t har förordat detta anslag är att riksantikvarieämbetet har uttalat, att slottet är ett minnesmärke som bör bevaras. Men hur är det med den saken? Kärnan, som är åtskilliga hundra år gammal, står kvar, men sitt nuvarande utseende fick slottet någon gång på 1800-talet, alltså ganska sent. Vi ha flera hundra, för att inte säga flera tusen byggnader i vårt land från den tiden, och något historiskt värdefullt byggnadsverk är det alltså inte.

Det är inte ett engångsanslag som här föreslås, utan det är tänkt att man varje år skall vara tvungen att offra ca 30 000 kronor på slottet. Det kan väl inte vara rim och reson i att man läg-

ger ned så mycket pengar på detta byggnadsverk. Det säges än från folkpartiet och än från högern, att man bör försöka åstadkomma skattelättnad, men jag har aldrig märkt att man på dessa håll har försökt spara där det är möjligt att spara utan risker. Här finns en möjlighet att spara 80 000 kronor i år och mera framdeles. Med de byggnadsverk vi ha från den tiden då denna byggnad slutligen uppfördes komma vi säkerligen att klara oss utan att behöva lägga ned så stora kostnader.

Här föreligger en reservation av åtskilliga av utskottets ledamöter, vari yrkas avslag på Kungl. Maj:ts framställning i detta hänseende, och jag ber, herr talman, att få yrka bifall till denna reservation.

Herr MALMBORG i Skövde: Herr talman! På en punkt ha reservanterna och utskottsmajoriteten fullständigt samma uppfattning, nämligen när det gäller Bogesunds slotts praktiska användbarhet i framtiden: man är ense om att man inte kan räkna med att slottet skall tjäna något praktiskt syfte. Däremot skilja sig meningarna beträffande frågan, huruvida byggnaden bör bevaras som kulturhistoriskt minnesmärke, och det är klart att man i en sådan fråga, där det gäller smakomdömen, kan komma till skiljaktiga uppfattningar. Nu vill jag emellertid erinra om att Kungl. Maj:t har beslutat, att denna byggnad skall bevaras som byggnadsminnesmärke, och Kungl. Maj:t har grundat sitt beslut på en hemställan från riksantikvarieämbetet. Jag förmodar att ämbetsverket måste anses besitta sakkunskap på detta speciella område som man i hög grad kan förlita sig på.

Jag vill inte på något sätt dölja, att det har rätt stor tveksamhet såväl inom avdelningen som inom utskottet i denna fråga. Tveksamheten har för det första gällt, huruvida byggnaden över huvud taget skall bevaras som kultur-

Stat för statens allmänna fastighetsfond.

historiskt minnesmärke, och för det andra, om den skall bevaras, i vilken stil den skall konserveras för framtiden. Jag skall inte ingå på dessa spörsmål, utan jag har bara velat relatera dem.

Det är riktigt, såsom herr Rubbestad anförde, att man redan har satsat 50 000 kronor. När staten övertog byggnaden, befann den sig i högst bristfälligt skick. Taket var så miserabelt att det regnade in, och byggnadsstyrelsen, som har hand om förvaltningen, måste vidta åtgärder omedelbart. Dessa kostade ungefär 50 000 kronor. Vad som nu föreslås utgå under nästa budgetår är 30 000 kronor. Det säges i reservationen — och det sade också herr Rubbestad — att man räknar med 30 000 kronor årligen, men jag tror att detta är litet överdrivet. Vi ha haft samråd i detta avseende med vederbörande byråchef i byggnadsstyrelsen, och han hade den uppfattningen, att man, sedan en hel del reparationer nu ha gjorts, kan nöja sig med ett mindre anslagsbelopp — han nämnde omkring 10 000 kronor — allt i syfte att bevara byggnaden som ett minnesmärke. Vi ha i utlåtandet uttryckt en önskan, att all nödig sparsamhet måtte iakttagas vid dispositionen av dessa medel och vidare att man inte vidtar sådana åtgärder, som komma att kräva anslag utöver det som erfordras för att säkerställa slottet mot fortsatt förstörelse. Vi ha också funnit, att det råder stor oklarhet om underhållskostnaderna, och vi framhålla, att Kungl. Maj:t bör klargöra detta för riksdagen.

Herr talman! Detta är de skäl som ha motiverat utskottets ställningstagande. Jag ber med det anförda att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr talmannen återtog nu ledningen av förhandlingarna.

Herr **RUBBESTAD**: Herr talman! Herr Malmborg påpekade att riksantikvarie-

ämbetet har begärt, att Bogesunds slott skall bevaras som byggnadsminnesmärke. Han menar, att man skall tillmäta det så stor betydelse, att man därför skall acceptera vad som helst. Men, när man har sett hur det gått till i vissa fall på detta område blir man ganska betänksam mot riksantikvarieämbetets önskemål om att gamla saker skola bevaras. De skola i många fall bevaras vare sig de ha något kulturhistoriskt värde eller inte. Jag förstår inte riktigt varför det kulturhistoriska värdet i detta fall, där det hänför sig till 1800-talets senare del, skall tillmätas en sådan betydelse, att man för den skull skall lägga ned så stora kostnader för ändamålet. Den som har besökt Bogesund och sett hur där ser ut anser det nog vara lämpligast att inte lägga ned några pengar på slottet utan låta det stå som det är, särskilt som det betonas av både byggnadsstyrelsen och statsutskottets majoritet, att slottet inte kan fylla någon praktisk uppgift i framtiden.

Om man vill iaktta sparsamhet utan att det skall åstadkomma någon nämnvärd skada, är detta ett lämpligt tillfälle. Det kan tyckas att detta är ett relativt litet belopp, men många små anslag bli till slut en stor summa, och det är på de beloppen det till slut kommer an, huruvida vi skola kunna hålla skatterna inom rimliga gränser.

Att underhållskostnaderna komma att gå upp till 30 000 kronor årligen har jag hämtat ur propositionen. I utskottets utlåtande står det, att det råder viss oklarhet om storleken av de framtida årliga underhållskostnaderna. Den saken är kanske inte fullt klar, men att det kommer att bli kostnader i framtiden torde vi alla vara eniga om.

Herr talman! Jag vidhåller mitt avslagsyrkande.

Herr **MALMBORG** i Skövde (kort genmäle): Herr talman! Herr Rubbestad

komparerade i viss mån mitt yttrande om den betydelse man bör tillmäta riksantikvarieämbetets hemställen. Jag sade inte, att denna hade en kolossal betydelse som herr Rubbestad citerade, utan jag uttryckte mig mycket försiktigare på den punkten.

Herr Rubbestad berörde också en saklig fråga. Han vill göra gällande, att byggnaden är att betrakta som en 1800-talsbyggnad. Men kärnan går tillbaka till 1600-talet. Den ombyggdes på 1700-talet, och sin nuvarande stil, den normandiska, fick den i mitten av 1800-talet, men man kan väl inte av detta förhållande dra slutsatsen att det är en byggnad från 1800-talet. Den har långt äldre anor.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet **SKÖLD**: Herr talman! Jag förstår mycket väl, att det kan råda helt olika meningar i huvudfrågan, nämligen den huruvida Bogesund skall bevaras som ett kulturminnesmärke. Jag vill för min del inte ta någon ställning till den frågan, och jag känner mig inte heller ha någon personlig anledning att försvara det Kungl. Maj:ts beslut, enligt vilket denna byggnad skulle bevaras som ett kulturminnesmärke. Det kan dock inte förnekas att de som anse, att slottet bör bevaras, ha goda skäl för sin mening.

Nu är det emellertid lämpligt, när så stor tveksamhet har kommit till uttryck i riksdagen både i reservationen och i utskottets utlåtande, att pröva denna sak ytterligare en gång. Och det blir väl lämpligt, om regeringen skulle komma tillbaka en annan gång med ett anslagsäskande för detta ändamål, att man låter ett dylikt anslagsäskande föregås av en sådan utredning, att riksdagen verkligen har ett bättre material för att bedöma frågan än som föreligger i dag. Man kanske kan säga att det borde redan ha framlagts, men när myn-

Stat för statens allmänna fastighetsfond.

digheterna haft en så enstämig uppfattning, är det ganska förklarligt, att Kungl. Maj:t inte ansett sig böra anföra en speciell, motstridande mening och inte heller trots att frågan var utav den stora betydelse, som herr Rubbestad gör den till.

Jag yttrar detta bara därför att kammarens ledamöter böra observera, att ett bifall till reservationen innebär, att Kungl. Maj:t får på nytt föra över byggnaden ifrån fastighetsfonden till statens domäners fond. Ett sådant beslut innebär att byggnaden icke skall underhållas. Konsekvensen måste då bli att den rives ned, ty det kan inte vara staten värdigt att låta en sådan byggnad stå och av väder och vind förvandlas till en ruin. Man får ta en ståndpunkt här: antingen skall man bevara byggnaden eller också måste den rivas. Jag skulle vilja fråga: anse sig kammarens ledamöter i dag ha tillräckligt material att ta på sig ansvaret för att slottet rives ned? Jag skulle tro att det är svårt att svara ja på den frågan, och därför är det väl bäst att kammaren trots sin tveksamhet — jag kan förstå att den finns — bifaller utskottets förslag, så att Kungl. Maj:t sedan får ta denna fråga under förnyat övervägande, vilket jag tycker är ganska rimligt.

Herr **DICKSON**: Herr talman! Det var ett ord från min vän Rubbestad som tvang mig att begära ordet.

Herr Rubbestad är en sparsam man, det känna vi alla, men han har inte monopol på sparsamhet. Nu ville han göra gällande att han aldrig märker någon verklighet bakom de ord om sparsamhet som komma från högern och folkpartiet. Folkpartiet får väl svara för sig självt, men jag skulle vilja fästa herr Rubbestads uppmärksamhet på att bakom denna sparsamhetsreservation, som han själv talade om, stå fyra gånger så många högermän som bondeförbundare.

Stat för statens allmänna fastighetsfond.

Herr förste vice talmannen **SKOGLUND**: Herr talman! Finansministern ifrågasatte, huruvida reservanterna ansågo sig ha tillräckligt material för att säga att byggnaden inte skall bevaras. Jag skulle vilja vända på saken och fråga: Har det framkommit tillräckligt material för att man skall kunna påstå, att den bör bevaras? Jag tror att det på denna punkt råder mycket stor osäkerhet.

Vi reservanter — åtminstone kan jag vittna för min egen del — ha i denna reservation velat lägga in ett krav, att här skulle göras ett noggrannare övervägande. Finansministern har i dag utlovat, att regeringen skulle uppta frågan till förnyad undersökning och en omprövning, huruvida slottet i fortsättningen skall kostas på några stora pengar och bevaras. Jag tycker att detta innebär ett mycket stort framsteg för reservanterna, det måste jag säga. Får man tolka finansministerns uttalande också på det sättet, att de pengar, som eventuellt kunna komma att ställas till förfogande här i dag, bara komma att användas för tillgodoseende av det, som är alldeles nödvändigt för att inte ytterligare svåra skador å byggnaden skola uppstå, tycker jag man vunnit åtskilligt, och då skulle jag t. o. m. kunna nöja mig med detta.

Herr **RUBBESTAD**: Jag vill säga till min kamrat Dickson, att jag visserligen på denna punkt har observerat att en del högermän äro med om reservationen. Men vi ha så kolossalt många andra punkter, där det också kan gå att spara och där högermännen lysa med sin frånvaro. Om jag emellertid av herr Dicksons anförande får dra den slutsatsen, att han har för avsikt att gå på samma linje som jag, då det gäller sparsamhet, hälsar jag hans inställning med glädje.

Överläggningen var härmed slutad. Herr talmannen gav propositioner dels

på bifall till utskottets hemställan dels ock på bifall till den vid utlåtandet fogade reservationen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Rubbestad begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 42, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit den vid utlåtandet fogade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning; och befanns därvid flertalet av kammarens ledamöter hava röstat för ja-propositionen, vadan kammaren bifallit utskottets hemställan.

§ 11.

Föredrogos vart efter annat:

statsutskottets utlåtande nr 43, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till kraftöverföring från fastlandet till Gotland; samt

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 22, i anledning av väckt motion om upphävande av försäljningsskatten för vissa för skolbruk avsedda varor; och

nr 23, i anledning av väckta motioner om skattebefrielse eller skattelindring för ideella föreningar.

Kammaren biföll vad utskotten i nämnda utlåtande och betänkanden hemställt.

Skatteavdrag för periodiskt understöd till någons undervisning eller uppfostran m. m.

§ 12.

Skatteavdrag för periodiskt understöd till någons undervisning eller uppfostran m. m.

Föredrogs bevillningsutskottets betänkande nr 24, i anledning av väckta motioner angående rätt att vid taxering åtnjuta avdrag för periodiskt understöd till någons undervisning eller uppfostran, m. m.

Sedan utskottets hemställan föredragits, anförde:

Herr **BRACONIER**: Herr talman! Denna fråga har ju varit uppe vid flerfaldiga tillfällen, och eftersom utskottet skriver, att 1944 års allmänna skattekommitté kommer att behandla frågan, finns ingen anledning att nu ta upp en längre debatt om densamma. Jag får uttrycka den förhoppningen att skattekommittén blir positiv i sitt uttalande.

När jag i går läste ett inflytelserikt regeringsorgan fick jag emellertid den uppfattningen, att detta regeringsorgan var helt negativt inställt till motionärernas tankar. Jag måste uttala farhågor för att det inte skall bli en så positiv lösning som motionärerna ha tänkt sig. Jag vill erinra om att det förslag, som motionärerna framfört, också i många sammanhang framkommit — det finns en vidsträckt opinion för denna sak. Jag kan hänvisa till studentsociala utredningen som påpekar, att amorteringen är för de studerande utomordentligt tyngande. Samtidigt vill jag beklaga att studentsociala utredningen, som dock hade denna fråga till diskussion, icke avgav något utlåtande härom. Det hade varit värdefullt, om man på ett tidigare stadium fått en diskussion i detta hänsende, allra helst som studentsociala utredningen säger, att här föreliggande behjärtansvärda skäl för ett positivt förslag.

Jag vill också erinra om att i den diskussion som förts av skatteexperter-

na råda ganska delade meningar, huruvida man får göra avdrag för periodiskt understöd. Jag skulle kunna hänvisa till en artikel i Svensk Skattetidning för några år sedan av kammarrättsrådet Sune Norrman, vari han för sin del gör gällande att det råder olika uppfattning även på sakkunnigaste håll om möjligheterna att göra dessa avdrag. Det är ganska betecknande att i en så stor och viktig fråga framkommit så olika meningar. Jag vill emellertid ännu en gång uttala den förhoppningen, att vi skola kunna komma fram till ett positivt resultat.

Under förhandenvarande förhållanden har jag, herr talman, intet yrkande.

Herr **OLSSON** i Gävle: Herr talman! Huruvida den sittande skattekommitténs förslag kommer att gå i positiv eller negativ riktning skall jag inte tillåta mig uttala någon som helst mening om. Det få vi se då och den saken få vi väl ta ståndpunkt till när förslaget föreligger.

Det är ju inte heller någon anledning att nu ta upp en lång debatt i frågan. Det enda jag beklagar är att motionärerna lagt ned så mycket arbete på denna motion, som, vilket man tämligen lätt hade kunnat konstatera, icke kan föranleda något resultat, då dessa problem redan ligga under den utredning som motionärerna ha hemställt om. I den gamla goda tiden brukade man gärna, innan man väckte en motion, ta reda på om ärendet i fråga låg under utredning eller inte, och det underlätade arbetet väsentligt.

Jag har, herr talman, intet annat yrkande än om bifall till utskottets förslag.

Herr **EDENMAN**: Herr talman! Den studentsociala utredningen var ju ingen skatteutredning; det ingick inte i våra direktiv att lösa några som helst skattefrågor.

Skatteavdrag för periodiskt understöd till någons undervisning eller uppfostran m. m.

Samtidigt tar jag dock gärna tillfället i akt att deklarerat, att i studentsociala utredningen voro vi fullständigt ense om att det var önskvärt att komma fram till en viss form av skattefrihet vid studieskuld amortering — alltså inte egentligen samma frågor som motionärerna ha tagit upp. Vi togo inte upp frågan om periodiskt understöd och inte heller frågan om ett generellt avdrag i efterhand för studiekostnader. Däremot är det uppenbart, då lånen äro så tryckande som de äro och då akademikerna i förvärsarbetet beskattas för en standard, som många av dem på grund av amorteringarna inte ha, att man här skulle kunna åstadkomma lindringar, om man fick göra avdrag. Men, herr Braconier, det var inte utredningen som tvekade, utan det var de skatteexperter som voro tillkallade. Och en av dessa skatteexperter — som numera står högerns riksdagsgrupp mycket nära — medverkade synnerligen aktivt till att fälla ett sådant förslag.

Över huvud taget är detta en teknisk fråga, och jag kan inte se annat än att här får skattekommittén försöka lägga fram ett förslag. Det är som bekant ingen ny fråga, man har grubblat på den i årtal, men alla ha gått bet på uppgiften, även de experter som varit positivt inställda till själva sakfrågan.

Herr **BRACONIER**: Herr talman! Först och främst vill jag till herr Edenman säga att jag inte alls anser, att studentsociala utredningen var skyldig att ta upp denna fråga. Men när den i inledningen till sitt betänkande säger, att man har dryftat dessa frågor och att man tänkt sig kunna komma till ett positivt resultat, gjorde jag med anledning härav bara ett uttalande om det beklagliga i att detta inte blev fallet.

Herr Edenman säger, att man tillkallade en skatteexpert, som stod högern nära. Jag har verkligen frågat denne

expert, om han gått emot motionärerna. Han påstår att vad han framhöll inför utredningen var åsikten, att om man fick stipendier åt studerande, skulle dessa stipendier beskattas.

Jag vill till bevillningsutskottets ärade ordförande framhålla, att det givetvis kan råda delade meningar om betydelsen av att motionera i denna fråga. Men det har vid flerfaldiga tillfällen, när denna fråga kommit upp, hänvisats till tidigare utredningar. Dessa ha emellertid icke kommit till något resultat. Det är därför inte att undra på att man inom vida kretsar anser, att det är ett dröjsmål som varit alltför långt, allra helst som det i flera studentsociala utredningar framhålls, att amorteringen är så utomordentligt tyngande, att man måste skapa en lösning. Jag kan också, när det gäller akademikernas problem, hänvisa till statsminister Erlanders tal den 4 oktober 1946 inför Lunds studentter, där han säger att »akademikernas insatser är avgörande för samhällets välfärd utveckling». Det synes också då nödvändigt att skaffa sådana rimliga villkor för de akademiska krafterna, att de äro tillräckliga för det antal befattningar, som för hela samhällets välgång äro av så utomordentlig betydelse. Om man icke får dessa befattningar rekryterade, kommer detta att leda till men för hela det svenska samhället.

Herr **EDENMAN**: Herr talman! Jag vill upprepa att det förslag vi diskuterade gällde inte frågan, om stipendier skulle vara skattebelagda, utan det gällde verkliga skatteavdrag för studieskuld amortering. Det förslag som dessa experter fällde — om jag får uttrycka mig så — var kanske mera ett hugskott som från vår sida kommit fram i utredningen, nämligen att man skulle utgå från en medelinkomst för akademikergrupperna på låt oss säga 10 000 kronor och likaså utgå från en medelamortering på 1 000 kronor om året.

Ändring av sjöarbetstidslagen.

Vi frågade då denna expertis: Finns det någon möjlighet att låta dessa personer, som beskattas för 10 000-kronorsstandard men som i själva verket leva på 9 000-kronorsstandard, få betala skatt för 9 000 kronors inkomst? Det var detta som man tekniskt inte kunde hjälpa oss med.

Efter härmed slutad överläggning biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 13.

Föredrogs första lagutskottets utlåtande nr 13, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 103 § 1 mom. samt 223 § 1 och 2 mom. lagen den 14 september 1944 (nr 705) om aktiebolag.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 14.**Ändring av sjöarbetstidslagen.**

Föredrogs andra lagutskottets utlåtande nr 20, i anledning av väckta motioner angående viss ändring av 14 § 2 mom. sjöarbetstidslagen.

Sedan utskottets hemställan föredragits, yttrade:

Herr **EDSTRÖM**: Herr talman! Eftersom jag har väckt den motion angående sjöarbetstidslagens bestämmelser om övertidsersättning, som andra lagutskottet har avstyrkt, ber jag få ta tillfället i akt att säga några ord i frågan.

Utvecklingen har enligt min mening visat, att riksdagens antagande 1948 av sjöarbetstidslagen tillkom litet för hastigt. Redan vid detta tillfälle framfördes både i utskottet och i kamrarna starka betänkligheter mot vissa partier i denna lag. Detta har framhållits förut, och det förtjänar att påpekas ännu en gång. Personligen beklagar jag att riksdagen 1948 inte fullföljde sin tanke att överlämna åt parterna på arbetsmark-

naden att gå den sedvanliga avtalsvägen, dvs. låta parterna själva finna en lösning beträffande övertidsersättningens storlek. Utskottet var inne på den linjen men avstod från en sådan lösning under påpekande, att någon mera ingående prövning av frågan fanns det inte tid för. Redan detta, att man ej givit sig tid därtill, borde vara ett memento för riksdagen att senare sysselsätta sig därmed.

Jag har i min motion föreslagit en ändring, som i stort sett skulle grunda sig på de bestämmelser om övertidsersättning, som finnas i den av utskottet tidigare åberopade nya sjöarbetstidslagen i Norge. När jag i fjol väckte samma motion, avslogs denna under hänvisning till att arbete pågick för en ny norsk lag. Nu har denna lag trätt i kraft, och den har medfört en ökning av övertidsersättningen, men den norska lagen medger ej så stor övertidsersättning som den svenska lagen. Nu, när det alltså finns en ny norsk lag, har denna lag tydligen förlorat all betydelse för utskottet.

Det hela verkar, tycker jag, litet grand rörigt, herr talman! Utskottet säger nämligen i sitt utlåtande, att man vid jämförelse med den svenska och norska lagen skall taga hänsyn till den olika konstruktionen i lönesättning m. m. som förefinns. Det skulle verkligen vara intressant att få veta, på vilket material utskottet grundar detta sitt påstående. Jag kan inte finna att utskottet har särdeles starka skäl. Jag hade nog hellre sett att utskottet studerat frågan ordentligt och verkligen gjort jämförelser av siffermaterialet. Ett riksdagens utskott har säkerligen lättare tillgång till sådant siffermaterial än jag. Jag har icke kunnat få fram erforderliga uppgifter för att konstatera skillnaden mellan svenska och norska förhållanden härutinnan. Jag hade räknat med att sådana uppgifter skulle finnas i utskottets utlåtande.

Tidigare har jag, herr talman, varit

Ändring av sjöarbetstidslagen.

djäv nog — många gånger för övrigt — att påpeka att utskottets behandling av en del motioner varit mycket lättvindig, något som naturligtvis har sina orsaker. Man kan ju alltid försvara sig med att man har en sådan mängd av ärenden att behandla. Men när det gäller för det svenska folkhushållet och för den svenska ekonomin så viktiga saker som vår nästan största näringsgren, sjöfarten, då tycker jag att riksdagen skulle taga sig litet mera tid att grundligt undersöka saken. Utskottet har i alla fall haft på känn, att det inte är riktigt bra som det är. Utskottet medger, att om man hade följt mitt förslag, skulle en lindring av kostnaderna för sjöfarten blivit följden. Samtidigt som man gör detta erkännande säger man om de norska bestämmelserna, att de icke försämra Sveriges ställning ur konkurrenssynpunkt, därför att övertidsersättningarna i Norge blivit så stora. Men däri ligger ju en motsägelse, ty fortfarande finns mellan den norska sjöfartens ersättningar för övertid och den svenska sjöfartens ersättningar för övertid en skillnad, och det är den skillnaden som enligt mitt förslag skulle försvinna.

I föregående års uttalande erinras det särskilt om att konkurrensen med den norska sjöfarten är av stor vikt. Således, utskottet erkänner att det finns en skillnad härvidlag och att denna kan vara till skada för svensk sjöfart. Då bör det naturligtvis vara till en liten, liten tröst till slut, att utskottet säger följande: »Kommerskollegium — som har att bland annat följa utvecklingen av rikets handel och sjöfart och att efter omständigheterna vidtaga eller föreslå hos Kungl. Maj:t de åtgärder, som kollegium anser lämpliga för befrämjandet av respektive näringar eller i övrigt för befordrande av de ändamål, kollegii ämbetsbefattning avser — har i sitt år 1949 till utskottet avgivna yttrande uttalat, att kollegium komme att med uppmärksamhet följa utvecklingen

på ifrågavarande område såväl inom landet som utomlands. Utskottet förutsätter därför, att därest utvecklingen skulle föranleda därtill, kommerskollegium kommer att vidtaga de åtgärder, som kunna anses påkallade.»

Det är således en liten, liten uppmaning, men i alla fall en uppmaning till kommerskollegium att ta sig an saken; och att kollegium måste göra det, om det skall fylla sin höga uppgift så som den framställs av utskottet, anser jag nödvändigt. Rapporterna om svårigheterna för tramptrafiken på Nord- och Östersjön tala sitt tydliga språk härom. Till och med regeringsorganet har i en artikel den 23 februari i år erkänt detta. Där har särskilt pekats på den mindre sjöfartens svårigheter. Läget är faktiskt sådant, att det är på tiden att statsmakterna redan nu gå från ord till handling. Jag hoppas att kommerskollegium skall beakta detta problem och även taga ad notam den lilla vink som utskottet behagar inskränka sig till i sitt utlåtande.

Herr talman! Jag har intet yrkande.

Herr SVENSSON i Göteborg: Herr talman! Andra lagutskottet har visst icke behandlat denna fråga lättvindigt.

Jag vill erinra herr Edström om att när han tillsammans med andra i fjol motionerade om ändring av denna bestämmelse i sjöarbetstidslagen, gjorde andra lagutskottet en mycket grundlig undersökning, där arbetsmarknadens parter fingo yttra sig och även kommerskollegium m. fl. institutioner fingo tillfälle lägga fram sin syn på saken. När herr Edström nu kommer igen med en motion, som i stort sett går ut på samma saker som i fjol, ansåg andra lagutskottet, då ingenting särskilt inträffat sedan motionen behandlades vid föregående års riksdag, att utskottet icke i år behövde vidtaga en grundlig utredning.

För att man skall kunna bedöma den-

Ändring av sjöarbetstidslagen.

na fråga, är det emellertid nödvändigt att se den i sitt historiska sammanhang. Den bestämmelse i sjöarbetstidslagen, som motionären vill ändra på, infördes i sitt nuvarande skick redan 1919, då en provisorisk sjöarbetstidslag tillkom. Lagen av 1919 förnyades undan för undan, och 1938 tillkom en permanent lag. I 1948 års nya arbetstidslag infördes bestämmelser om övertidsersättningsberäkning helt i överensstämmelse med dem i 1919 års lag. Tidigare, redan före 1919, hade emellertid funnits lagbestämmelser om övertidsersättningsberäkning för sjömän. I 1891 års sjölag infördes år 1915 bestämmelser om reglering av sjömännens övertidsersättning, vilken sålunda har gammal hävd i vårt land. När därför vid föregående års riksdag i motion yrkades på ändring av dessa bestämmelser, ansåg andra lagutskottet, bland annat med hänsyn till denna gamla hävd, att det icke borde göras någon ändring.

När man nu i motion vid innevarande års riksdag yrkar på ändring av samma bestämmelser, har detta bland annat motiverats med att man i Norge, sedan riksdagen här i Sverige behandlat frågan, fått en ny lag och att där föreskrivits att övertidsersättning skall beräknas på »grunnhyren». Då har andra lagutskottet — fullt riktigt för övrigt — sagt, att förhållandena i Sverige och Norge härutinnan inte äro riktigt jämförbara. Man måste taga hänsyn till olikhet i avlöningsförhållanden. I Norge har man en relativt hög »grunnhyre», i vilken index inräknats, under det man i Sverige har en relativt låg grundhyra, vartill kommer indextillägg. I Sverige beräknas följaktligen övertidsersättningen på grundhyran och index, som i Sverige ej är inräknad i grundhyran, medan så är fallet i Norge. Följaktligen kan man ej göra någon direkt jämförelse mellan verkningarna av bestämmelserna i den norska och dem i den svenska lagen. Om övertidsersättningen skulle räknas på grundhyran i Sverige,

skulle övertidsersättningen gå ned betydligt.

Den norska sjöarbetstidslagen har emellertid, som utskottet också säger, ur konkurrenssynpunkt icke försämrat Sveriges ställning gent emot Norge utan tvärt om förbättrat ställningen, ty enligt den norska sjöarbetstidslagen har övertidsersättningen i Norge höjts betydligt. Jag kan till herr Edström säga, att en hel del av de i Norge utgående övertidsersättningarna äro högre än de som utgå till svenskt sjöfolk. Beträffande talet om att dessa övertidsersättningar som utgå till svenskt sjöfolk skulle vara så förfärligt höga, vill jag framhålla, att enligt kommerskollegiums stora utredning är den genomsnittliga övertidsersättningen per timme åt manskap 2 kronor 31 öre. Jag skulle bli mycket förvånad, om kammarens ledamöter skulle anse att 2 kronor 31 öre i övertidsersättning är så förfärligt mycket, att man behöver ändra på lagbestämmelserna. Jag skulle tro att de flesta av Sveriges arbetstagare ha en ordinarie timlön på 2 kronor 30 öre och kanske mera, medan 2 kronor 31 öre är den övertidsersättning som det svenska sjöfolket får. Jag vill också erinra om vad andra lagutskottet sade i fjol, när det behandlade en liknande motion av herr Edström. Utskottet yttrade därvid bland annat, att man torde böra hålla i minnet att enligt sjöarbetstidslagen övertidsarbete kan uttagas i en utsträckning, som torde sakna motsvarighet inom alla andra verksamhetsområden, för vilka arbetstiden är reglerad. Detta är alldeles riktigt. Enligt den allmänna arbetstidslagen kan man uttaga 200 arbetstimmar om året av arbetstagarna, men när det gäller sjömännen kan man uttaga 1 248 timmar, dvs. mer än 6 gånger så mycket som av andra arbetstagare i landet. Utskottet sade vidare, att i motsats till andra arbetstagare är sjömannen utöver de 1 248 timmarna därjämte »vid äventyr av straffansvar skyldig utföra övertidsarbete så snart

Fortsatt giltighet av hembiträdeslagen.

han beordras därtill. En relativt kraftigt tilltagen övertidsersättning torde — vilket av de ombordanställdas organisationer starkt understrukits — utgöra ett korrektiv mot missbruk av rätten att uttaga övertidsarbete». Det är klart att vi, när vi ursprungligen gingo med på att ta ut denna stora övertid, alltså sex gånger mer än av andra arbetstagarer, ville ha ett korrektiv mot missbruk. Vi fingo då detta korrektiv i form av en relativt hög övertidsersättning. Med hänsyn till att denna utgår efter 2 kronor 31 öre, överlåter jag åt kammarens ledamöter att bedöma huruvida den är för hög.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr EDSTRÖM: Herr talman! Jag vill bara säga till herr Svensson i Göteborg, att jag icke alls tycker att 2 kronor 31 öre är en för hög övertidsersättning, utan tvärtom finner den vara låg. Men det är ej denna övertidsersättning som är så förfärligt tyngande för sjöfarten, utan den höga övertidsersättning, som tillkommer vissa befälskategorier, som ha en mycket hög avlöning.

Vad som nu kommit fram från herr Svenssons i Göteborg sida angående inbörden av de norska och svenska bestämmelserna, nämligen att det i Norge skulle givas högre övertidsersättning än i Sverige, är en nyhet för mig och för de flesta, skulle jag tro, som sysselsatt sig med denna fråga. Jag har emellertid fått informationer, som gå ut på att det i Norge gives mindre övertidsersättning än i Sverige, och att det alltså av den anledningen fortfarande skulle finnas en stor skillnad, till nackdel för den svenska sjöfartens möjligheter att hävda sig gent emot den norska konkurrensen.

Jag finner denna fråga vara av sådan vikt, att den skulle behöva utredas, och därför tycker jag att det är ledsamt, att utskottet över huvud taget bara skjuter frågan åt sidan och inte på något sätt tager upp den till bedömande.

Herr SVENSSON i Göteborg: Herr talman! Jag har en del jämförelsesiffror mellan Sverige och Norge, och jag kan tala om, att enligt svensk lag utgår till en matros 2: 77 kr. i timmen under det att till en norsk matros utgår 3 kronor. Går man så långt ned som till en jungman, erhåller denne 1: 10 kr. i Sverige, medan en jungman i Norge har 1: 90. Vad sedan gäller de högre övertidsersättningarna till befälet, vill jag säga, att jag tror icke att de äro så förfärligt farliga. Jag kan erinra herr Edström därom, att redarföreningen med de ombordanställdas befälsorganisationer träffat kollektivavtal om ytterligare ett betydande tillägg — utöver de ersättningar som utgå enligt lag — för varje natt det arbetas på övertid.

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad, biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 15.

Föredrogs andra lagutskottets utlåtande nr 21, i anledning av väckta motioner med förslag till lag om medling i arbetstvister m. m.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 16.

Fortsatt giltighet av hembiträdeslagen.

Föredrogs andra lagutskottets utlåtande nr 22, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om fortsatt giltighet av hembiträdeslagen den 30 juni 1944 (nr 461), dels ock i ämnet väckt motion.

Genom en den 10 februari 1950 dagtecknad proposition, nr 65, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga följande förslag till

Lag

om fortsatt giltighet av hembiträdeslagen den 30 juni 1944 (nr 46).

Härigenom förordnas, att hembiträdeslagen den 30 juni 1944, vilken enligt lag den 20 juni 1947 (nr 264) gäller till och med den 31 oktober 1950, skall äga fortsatt giltighet till och med den 31 oktober 1953.

I samband med propositionen hade utskottet till behandling förehåft en i anledning av densamma väckt motion, nr 449 i andra kammaren av herr *Dahlgren m. fl.*

I motionen hade hemställts, »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en snabb revision av hembiträdeslagen så att lagen utformas som en arbetstidslag med 8 timmars arbetsdag för hembiträden och att förslag om sådan lag förelägges nästa års riksdag, samt att riksdagen måtte besluta i enlighet med Kungl. Maj:ts proposition nr 65 med den ändringen, att hembiträdeslagen endast skall äga fortsatt giltighet till och med den 31 oktober 1951».

Utskottet hemställde,

A. att riksdagen måtte bifalla förevarande proposition, nr 65, oförändrad; samt

B. att motionen II:449, i den mån den icke besvarats genom vad utskottet under A hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Utskottets hemställan föredrogs. Därvid anförde:

Herr KARLSSON i Stuvsta: Herr talman! Det förhåller sig ju så, att den arbetstidslagstiftning som genomfördes 1919 efter hand utbredds att gälla även grupper som då icke kommo i fråga. 1944 kom också turen till hembiträdena, även om man då icke ansåg sig kunna genomföra en formlig arbetstidslagstiftning för denna yrkesgrupp utan nöjde sig med en annan lagstiftning,

Fortsatt giltighet av hembiträdeslagen.

som fick karaktären av fritidslag. Obestridligt är väl, att arbetsförhållandena förbättrats för denna grupp efter tillkomsten av hembiträdeslagen 1944. Lika obestridligt är väl, att förbättringarna mera äro en följd av det läge som rått på arbetsmarknaden under de senaste åren än en följd av själva lagstiftningen. Bristen på arbetskraft på detta område såväl som på andra områden ger ju möjlighet för hembiträdena att genomdriva bättre bestämmelser beträffande arbetsförhållandena i allmänhet liksom beträffande bestämmelserna i lönehänseende. Därmed är icke sagt, att inte lagen i fråga haft någon som helst positiv betydelse på de områden det här gäller.

Den lagstiftning, som det här är fråga om, är alltså en fritidslag. Den avsågs ju från början att vara ett provisorium, som man skulle försöka med för att man skulle få tid att överväga möjligheterna att genomföra en riktig arbetstidslag också för denna grupp. Lagen i fråga innehåller ju vissa minimibestämmelser om den fritid, som hembiträdena skola åtnjuta, bestämmelser om att arbetet skall sluta å viss tid, bestämmelser om fridagar och övertidsarbete m. m.

Vid behandlingen av frågan om lagens förlängning 1947 var ju riksdagen för sin del enig om att man skulle förlänga denna provisoriska lagstiftning ytterligare tre år. Men den var också av den meningen, att lagen borde få karaktär av en verklig arbetstidslag. I skrivelse till Kungl. Maj:t begärdes utredning angående lagstiftningens komplettering med bestämmelser om arbetstid.

Den utredning, som riksdagen begärde 1947, har ju verkställts, men det har varit en ämbetsverksutredning och icke en utredning i vanlig mening. De arbetstagare det här gäller ha haft små eller inga möjligheter att påverka utredningen. Under tiden har ju en arbetstidslagstiftning på ifrågavarande

Fortsatt giltighet av hembiträdeslagen.

område tillkommit i såväl Norge som Finland. Jag har icke haft möjlighet att närmare studera detaljerna i lagstiftningen i dessa länder. Men det torde väl inte råda något tvivel om att denna lagstiftning innebär påtagliga framsteg för denna yrkesgrupp. Den visar dessutom självfallet, att statsmakterna i dessa länder ha kommit underfund med att en arbetstidslagstiftning är icke blott möjlig utan även rimlig och motiverad också för den grupp det här gäller.

Åtskilliga remissinstanser ha ju, såsom framgår av det föreliggande materialet, uttalat sig för en arbetstidslagstiftning, d. v. s. att lagen skall förvandlas till en verklig arbetstidslag. Man har också uttalat sig om hur den borde vara utformad. Det är ju, såsom naturligt är, framför allt arbetarorganisationerna som uttalat sig för detta. Samtidigt därmed ha ju föreslagits förbättringar på vissa punkter av den föreliggande lagstiftningen, såsom i fråga om sjukersättning, betalning för övertidarbete o. s. v.

Nu föreslår ju Kungl. Maj:t att lagen skall förlängas ytterligare tre år, och andra lagutskottet har tillstyrkt detta. Men jag tycker mig i det föreliggande materialet kunna utläsa, att man från riksdagens sida är betydligt mera tveksam än vad man var 1947. Då menade man ganska bestämt, att det var klart att vi borde få en arbetstidslagstiftning i verklig mening också för denna grupp, men man var beredd att skjuta på avgörandet till dess en utredning hade verkställts. Nu ställer man frågan på framtiden igen för ytterligare tre år. Vad är det som har inträffat? Jo, det har ju inträffat det, att två av våra grannländer ha genomfört en arbetstidslagstiftning. Det borde väl icke frammana en större tveksamhet, utan det borde snarare vara en anledning till att vi skulle gå till verket även här.

Nu menar man, att man skall inhämta erfarenheter från lagstiftningens verkningar i Norge och Finland. I och

för sig kan man ju icke ha något att invända mot detta. Men för det första har ju denna lagstiftning där redan gällt ett år eller något mera, och man borde ju då redan ha vissa möjligheter att nu taga del av dessa erfarenheter. För det andra är det väl rätt orimligt att man skall behöva flera år för att kunna få erfarenheter av lagstiftningens verkningar i dessa länder.

I motionen II: 449 har yrkats, att lagen borde förlängas endast med ett år till 1951 och att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att förslag framläggdes till nästa års riksdag om en arbetstidslag för hembiträden.

Jag anser att dessa i motionen utvecklade synpunkter och förslag äro starkt motiverade och överensstämna med den ståndpunkt, som riksdagen intog 1947. Jag anser icke att någonting har inträffat, som skulle ha behövt göra riksdagen mera tveksam nu än den var då, utan tvärtom.

Jag skulle därför, herr talman, vilja framställa följande yrkande

A. att riksdagen måtte bifalla Kungl. Maj:ts proposition nr 65 med den ändringen att i det framlagda lagförslaget årtalet 1953 utbytes mot 1951; samt

B. att motionen II: 449, i den mån den icke besvarats genom beslutet i fråga om lagförslaget, måtte av riksdagen bifallas.

Det innebär alltså en ny skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om förslag i ämnet.

Fru SANDSTRÖM: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Fru ERIKSSON i Stockholm: Herr talman! Utan att vilja gå emot utskottets hemställan om en förlängning av den nuvarande hembiträdeslagen skulle jag i alla fall vilja uttrycka en undran över att det skall taga så lång tid att komma till klarhet om att åtta timmars arbetsdag är berättigad för denna yrkeskår. Det verkar också som om man vid detta

Beredande av semester m. m. åt skogskörare.

tillfälle kommit litet ifrån den övertygelse, som genomsyrade 1947 års debatt i hembiträdesfrågan. Då sade man att det vore icke så lätt att på rak arm skapa fram en lag. Men på rak arm behövde man ju heller icke göra det, när man hade tre år på sig. Det verkar som om det varit ett inre motstånd, större än vad man vill kännas vid.

Jag hoppas att man icke behöver vänta tre år till för att skaffa de erfarenheter, som icke behöva vara så svåra att skaffa, utan att man på kortare tid än tre år skall kunna få till stånd en vanlig åttatimmarslag — hur den nu skall utformas — för hembiträdena liksom för andra yrkeskårer.

Fru SANDSTRÖM: Jag vill till detta säga, att den erfarenhet, som utskottet skulle skaffa sig, kommer utskottet, enligt vad det självt säger, att skaffa sig genom att avvakta erfarenheterna av den norska och den finska lagstiftningen på området.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan dels ock på bifall till det av herr Karlsson i Stuvsta under överläggningen framställda yrkandet; och biföll kammaren vad utskottet hemställt.

§ 17.

Beredande av semester m. m. åt skogskörare.

Föredrogs andra lagutskottets utlåtande nr 23, i anledning av väckta motioner om beredande av semester m. m. åt skogskörare.

Andra lagutskottet hade till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 172 i första kammaren av herr *Näsgård m. fl.* samt nr 206 i andra kammaren av herr *Jansson* i Aspehoda m. fl.

I motionerna, vilka voro likalydande, hade hemställts, »att riksdagen måtte

hos Kungl. Maj:t begära förslag till sådana ändringar dels i semesterlagen att skogsköraren i semesterhänseende skall betraktas som arbetstagare, dels i motsvarande lagar där arbetstagarbegreppet är av betydelse».

Utskottet hemställde, att förevarande motioner, I: 172 och II: 206, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservation hade avgivits av herrar *Sten, Hallagård, Bengtson, Jansson* i Hällefors och *Ericsson* i Näs, vilka inom utskottet yrkat, att utskottet i anledning av motionerna måtte föreslå riksdagen att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om åtgärder till tryggnad av semesterrätt åt körare inom skogsbruket.

Utskottets hemställan föredrogs; och yttrade därvid:

Herr JANSSON i Hällefors: Herr talmann! Jag har tillsammans med några andra ledamöter fogat en reservation vid detta utskottsutlåtande. Jag vill med anledning därav säga några ord.

När det gäller att tillämpa löntagarbegreppet beträffande olika sociala lagar, har man kommit fram till mycket olika ställningstaganden. I fråga om bland annat olycksfallsförsäkringslagen och härbärgeslagen har man ju under lagen inrymt också s. k. beroende arbetstagare. När det gäller semesterlagen har gränsen dragits betydligt snävare. Redan när 1938 års semesterlag kom till uppkom ju frågan, vilken ställning körarna skulle intaga, dvs. huruvida de enligt lagen skulle betraktas såsom varande arbetstagare eller entreprenörer, om jag får använda detta ord. Inom organisationerna, såväl för skogsarbetarna som för arbetsgivarna, var man i varje fall enig om att inom de områden, där man hade avtalsbundna, dvs. genom kollektivavtal reglerade löner, skulle körarna betraktas såsom arbetstagare, och i den mån de kunde ha möjlighet att kvalificera sig till semester eller semesterlön, skulle sådan också

Beredande av semester m. m. åt skogskörare.

tillkomma dem. Man kom också överens om vissa regler, varefter semesterlönen skulle utbetalas. Detta gällde i huvudsak för södra och mellersta Sverige. Beträffande Norrland, där körarna hade en helt annan ställning gentemot skogsdrivarna eller skogsarbetsgivarna, blev ju förhållandet ett annat. Där intogo ju körarna en sorts mellanställning mellan huggarna och skogsägarna. Semesterlagen skulle i det fallet ha kommit att tillämpas så, att om en huggare, som faktiskt var anställd av köraren, hade haft möjlighet att kvalificera sig för semester genom sex månaders anställning hos samme körare, hade det blivit köraren och ej skogsägaren, som hade fått betala semesterlönen till huggaren.

En av de frågor, som 1942 års semesterkommitté hade att syssla med, var ju hur man skulle få möjlighet att inrymma även körarna under semesterlagens bestämmelser. Semesterkommittén kom då till sist fram till ett uttalande som jag, herr talman, ber att få citera. Det lyder: »Kommittén vill ifrågasätta, huruvida icke utvecklingen numera — bland annat under inflytande av kollektivavtalsväsendet — gått därhän, att detta begrepp enligt allmänna rättsgrundsatser kan anses äga en något vidare omfattning än praxis för närvarande ger detsamma. Sålunda bör enligt kommitténs uppfattning exempelvis en skogskörare, som arbetar enligt det förut åberopade ramavtalet för Norrland och Dalarna eller eljest på motsvarande villkor, betraktas såsom arbetstagare.»

Till detta uttalande anslöto sig departementschefen och även andra lagutskottet vid behandlingen av denna fråga 1945, då utskottet anförde: »Även enligt utskottets uppfattning tala starka skäl för att en skogskörare, å vilken ramavtalet för skogsbruket i Norrland och Dalarna äger tillämpning eller som eljest utför sitt arbete under liknande villkor, bör betraktas såsom arbetstagare och

att i följd därav vederbörande virkesägare bör anses vara arbetsgivare — och därmed pliktig svara för semesterförmånen — i förhållande till icke blott körarna utan även de huggare, vilka deltaga i arbetet.»

Jag vill säga, herr talman, att med stöd av dessa uttalanden av såväl semesterkommittén och departementschefen som senare riksdagen ha åtminstone vi, som sysslat på detta område, allmänt haft den uppfattningen, att en körare, som själv deltagit i arbetet, haft samma ställning som huggaren ur arbetstagar-synpunkt och sålunda haft rätt till semesterersättning. Denna uppfattning har också delats på arbetsgivarhåll. Jag kan säga, att det har varit bara i undantagsfall som tvist uppstått beträffande semesterersättning till körare. Det är endast i de nu kända tre fallen som denna fråga behövt föras till domstol. I två fall var det fråga om körare som hade arbetat direkt under kollektivavtalet. I båda dessa fall har arbetsdomstolen bestämt, att körarna skulle betraktas såsom arbetstagare och sålunda ha rätt till semesterersättning. I det senaste fallet, vilket är det som motionärerna här framfört, har ju utslaget gått i en annan riktning så till vida, att häradsrätten dömt till förmån för körarna, medan hovrätten och högsta domstolen avslagit. Dock var icke högsta domstolen enig, utan ett justitieråd uttalade en annan uppfattning. Man kan således säga, att även bland juristerna finns det olika uppfattningar om hur semesterlagen skall tillämpas i avseende å arbetstagarbegreppet.

Nu befarar jag, herr talman, att med den uttolkning lagen har fått genom detta utslag allt flere och flere körare komma att falla utanför lagen. Resultatet blir enligt vad jag kan se, att körarna i detta avseende komma att delas upp i två olika grupper. Den ena gruppen, som arbetar direkt under kollektivavtalet, skall betraktas som arbetstagare i semesterlagens mening. Den

Beredande av semester m. m. åt skogskörare.

som utför sin körning under i övrigt liknande förhållanden men icke under direkt avtalsreglering, skall däremot betraktas såsom egen företagare.

Man kan ju mot detta anföra att möjligheten finnes att avtalsvägen reglera denna fråga, så att allt arbete utföres under kollektivavtalet. Jag vill då framhålla att sådana som förhållandena äro inom skogsbruket är detta knappast möjligt. Där uppträda nämligen så många arbetsgivare och smådrivare, att det över huvud taget icke är möjligt att vid alla tillfällen tillskapa ett kollektivavtal. Det kommer därför alltid att vara så, att många körare och även huggare komma att utföra ett arbete, som icke direkt är avtalsreglerat. Men även om det icke direkt är avtalsreglerat, ligga dock i regel kollektivavtalets löner till grund för lönsättningen. Alltså, kollektivavtalet gäller om icke direkt så dock indirekt.

Nu har jag, såsom jag tidigare sagt, jämte några andra ledamöter avlämnat en reservation. Vi ha i utskottet uttalat den meningen och ställt det yrkandet, att utskottet måtte föreslå riksdagen att vidtaga åtgärder för att tillförsäkra körarna semesterersättning och semesterlön. Om detta har ej utskottet kunnat ena sig, utan det har gått på vad jag kan kalla en positiv skrivning. Man har hänvisat till vad man sagt beträffande de motioner, som förra året väckts i detta avseende. Man har även sagt, att man förväntar, att Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet riktad på denna fråga, och att, om utvecklingen skulle gå därhän, att många arbetstagare här ställas utanför semesterlagen, denna fråga bör tagas upp till utredning och undersökning för eventuella åtgärder.

Jag var, herr talman, till en början inställd på att gå på det yrkande vi hade inom utskottet, men jag har funnit, att man skulle kunna göra frågan en otjänst med att ställa detta yrkande här. Detta hade inte vunnit någon stör-

re anslutning i utskottet, och det skulle därför vara risk för att riksdagen skulle gå på avslag, vilket inte skulle skjuta frågan framåt. Nu har ju första kammaren redan behandlat frågan och tagit utskottets förslag sedan något annat yrkande icke framställts. Jag skall därför, herr talman, inte här ställa något yrkande. Jag har bara med vad jag här sagt velat visa på de svårigheter, som föreligga speciellt då det gäller att tillämpa semesterlagen på detta område. Den uttolkning av semesterlagen i förevarande avseende som denna nu fått genom det domstolsutslag, som jag omnämnt och som jag inte på något sätt vill kritisera, gör att den juridiska tillämpningen inte blir överensstämmande med den tillämpning, som förekommit i praktiken hittilldags. Det föreligger sålunda viss fara för att det kommer att bli en stramare tillämpning i fortsättningen. Jag vill samtidigt här säga, att om det skulle visa sig, att de farhågor, som jag här uttalat, bli verklighet, så kommer jag att bli en av dem, som snarast möjligt tar upp frågan på nytt, detta särskilt som jag inte anser förhållandena sådana de för närvarande äro tillfredsställande.

Herr förste vice talmannen övertog nu ånyo ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr ERICSSON i Näs: Herr talman! Den föregående ärade talaren har argumenterat tillräckligt för motionen. Jag kan därför fatta mig kort. Jag tycker emellertid att redan i det, som utskottet har presterat i frågan, finns en massa argument just för bifall till reservationen.

Det påpekas i utskottsutlåtandet, att i en mångfald lagar speciellt på sociallagstiftningens område arbetstagarbegreppet inte alltid har samma innebörd, och att denna skillnad beträffande arbetstagarbegreppet är ägnad att skapa oklarhet och oreda. Det påpekas huru-

Beredande av semester m. m. åt skogskörare.

som detta speciellt är fallet beträffande semesterlagen och vidare hurusom efter 1945 en hel del grupper avtalsvägen fått sin semesterfråga ordnad. Men dessvärre äro ju inte alla dessa uppdragstagare organiserade.

Så mycket kan nog utläsas av herr Janssons i Hällefors anförande, att man är på det klara med att lagstiftarnas mening ursprungligen var, att skogskörarna skulle ha rätt till semester. Högsta domstolens utslag var ju inte heller enhälligt, vilket tyder på att det finns en oklarhet i lagtexten, som behöver rättas till. Detta prejudikat kan bli nog så otrevligt för skogskörarna.

»Utskottet är alltjämt av den uppfattningen», skriver man, »att starka skäl tala för att en skogskörare, å vilken ramavtalet äger tillämpning eller som eljest utför sitt arbete under liknande villkor, bör betraktas såsom arbetstagare i fråga om rätt till semester.» Jag tror att i sak äro utskott och kamrar ense på den punkten liksom också när utskottet sedan emot slutet av utlåtandet säger, att när omständigheterna giva anledning därtill Kungl. Maj:t bör taga under omprövning huruvida ändring av semesterlagen bör komma till stånd. För egen del vill jag, herr talman, säga, att jag är på det klara med att de omständigheterna redan äro för handen och att den ändring, som motionärerna här påyrkat, bör komma till stånd. Med anledning härav, herr talman, ber jag att få yrka bifall till reservationen.

Fru SANDSTRÖM: Herr talman! Utskottet uttalade under behandlingen av detta ärende sympati för motionens syfte. Det visade sig emellertid att det fortfarande är mycket svårt att på detta område på ett tillfredsställande sätt definiera arbetstagarbegreppet. Utskottet har ju också uttalat en önskan, att Kungl. Maj:t måtte ägna fortsatt uppmärksamhet åt spörsmålet, och jag hop-

pas också att en ändring av semesterlagen i detta avseende måtte komma till stånd. Förarbetena till ett sådant ändringsförslag komma emellertid att bli ganska omfattande, och andra lagutskottet kunde inte ge sig in på något sådant. Det är därför jag, med understrykande av utskottets välvilliga skrivning, hemställer om bifall till utskottets förslag.

Herr JANSSON i Aspeboda: Herr talman! I ett mål mellan tre stycken skogskörare och ett sågverk i Kopparbergs län, Sätters ångsågsaktiebolag, som till slut hamnat hos högsta domstolen, ha skogskörarna fått veta, att de inte äga rätt till semesterersättning i enlighet med semesterlagen såsom denna eljest tolkas.

Jag undrar hur många det var av kammarens ledamöter, som, när vi 1945 behandlade denna lag, hade den uppfattningen, att den lag vi då antogo inte i sig innebar denna rätt för de tusen och åter tusen skogskörare i vårt land, som utföra arbete i skogarna. Under den tid som förflutit sedan 1945 har den uppfattningen bildats och trängt djupt ned i de breda leden, att man som skogskörare är skyddad av lagen och har laglig rätt till semesterersättning. Denna uppfattning har väl i viss mån kommit till därigenom att kollektivavtal upprättats. Folk ute i bygderna ha det ena året kört för ett bolag, som gått med på kollektivavtal, och så har man fått sina semesterpengar utan vidare sig tillsända. Om ett annat år samma körare måhända kommit att köra åt andra arbetsgivare, som inte anslutit sig till kollektivavtalsprincipen, ha likväl många av dessa senare arbetsgivare, låt vara kanske mest i tron att de voro skyldiga därtill, utbetalt semesterersättning. I den högkonjunktur, som vi ha genomlevat, med knapphet på arbetskraft och överflöd på arbete i skogarna, har det gått synnerligen lätt att göra

Beredande av semester m. m. åt skogskörare.

upp om att semesterersättning skall utgå utöver det bestämda ackordet. Allt-nog, under årens lopp ha på detta sätt skogskörarna fått den uppfattningen att de också innefattades i den semesterlag, som antogs 1945. Anledningen till att vi 1945 ändrade lagen var väl närmast den, att karenstiden då gjorde, att skogsarbetarna voro så gott som helt utestängda från rätt till semester. Genom högsta domstolens utslag ha vi nu fått fullt klart för oss, att vad beträffar körarna de fortfarande äro lika utestängda från denna rätt, såvida nu inte organisationerna RLF och Skogs- och flottningsarbetarförbundet kunna framtvunga sådana avtal, som ge rätt till semesterersättning. I propositionen nr 273 vid 1945 års riksdag kunna vi läsa följande uttalande av semesterkommittén: »Av undersökningarna framgår med tydlighet, att ett stort antal arbetstagare för närvarande icke har möjlighet att förvärva semesterrätt enligt lagen.» — Här syftar man på karenstiden. — »Särskilt gäller detta om skogsarbetarkåren. Den vid gamla lagens tillkomst anvisade utvägen för skogsarbetarna att avtalsvis lösa semesterfrågan har icke ansetts framkomlig.» Nu torde det inte råda något tvivel om — i varje fall känner jag inte till ett enda sådant fall — att huggarna ha blivit ställda utanför semesterlagen.

Jag skulle emellertid vilja rikta en fråga till envar, som kan besvara den. Under fjolårsvintern, då det var brist på huggare, läto körarna hästarna stå på stall kanske två, tre dagar i veckan och utförde i stället huggningsarbete, men i slutet på veckan, kanske torsdag, fredag och lördag, körde de fram det virke, som de huggit under första delen av veckan. Vad är det nu för skillnad. frågar jag, mellan en körare och en huggare, vilken senare enligt gängse uppfattning har rätt till semester? Den alltså, som har yxa och såg till redskap, har rätt till semester, medan den, som har andra redskap, ställes utanför. En

skogshuggare kan köpa sina redskap för i runt tal 50 kronor och få en fullgod utrustning, medan däremot en körare får räkna med att hans arbetsredskap inklusive hästen gå till åtminstone 2 000 kronor, om det är medelgod utrustning; mera blir det, om han håller sig med en dyrare häst. Vad är det då för skillnad på dessa människor? När de hugga få de semester, när de köra få de ingen semester! Varför skall den stora gruppen körare behöva, kanske genom strid på arbetsmarknaden, tilltvinga sig en rätt, som vi givit andra? — det är frågeställningen.

Jag skulle kunna ta ett annat exempel på tolkning av arbetstagarbegreppet. Jag känner två personer, som båda ha åtta tunnland jord. Den ene finner med sin fördel förenligt att hålla en häst på den lilla gården, den andre finner med sin fördel förenligt att inte hålla någon häst. Den senare har en ko eller två eller mera, och så arbetar han som lösarbetare, huvudsakligen i skogen. Båda äro lika stora företagare ur företagarbegreppets synpunkt, men därför att den ene har en häst ställes han utanför rätten till semesterersättning. Det måste vara denna begreppsförvirring i tolkningen av arbetstagarbegreppet, som här spelat så stor roll. Jag skulle kunna citera det ena uttalandet efter det andra ifrån 1945 års behandling av denna fråga, men jag skall inte göra det. Var och en har möjlighet att själv läsa dem i riksdagstrycket. Men jag befarar, att om vi nu så småningom gå mot en lågkonjunktur och det blir ont om arbete och gott om arbetskraft, semesterersättningsproblemet kanske kommer att leda till svårigheter vid avtalsuppgörelserna.

Jag vet alltför väl, att det kan vara svårt att tolka begreppet arbetstagare i hela dess vidd. Det är inte endast skogskörarna som kunna komma i fråga, då det gäller att få sin sak reglerad, men de torde dock vara den ojämförligt största gruppen. Beträffande de mindre

Beredande av semester m. m. åt skogskörare.

jordbrukarna sades det i ett uttalande i samband med behandlingen av jordbrukets rationaliseringsfråga klart och tydligt att det är önskvärt, att de kunna skaffa sig biinkomster till de inkomster de få från sina små jordbruk, så att de på så sätt kunna hålla sig kvar vid jorden. Med hänsyn till det osäkerhetstillstånd, som nu råder och som kanske kommer att råda länge än, tycker jag att det är hårt att just dessa småbrukare, beträffande vilka vi konstaterat, att det är önskvärt att de kunna leva kvar på sina gårdar genom att skaffa sig biinkomster, skola stå i särställning vid bedömningen av arbetets art. De äro sannerligen inte företagare i detta ords egentliga bemärkelse. Jag syftar nu på dem, som ha en häst och själva utföra körningarna.

Jag anser att tiden är mogen för kammaren att ge en liten påstötning så att frågan kan lösas snarast möjligt. Jag är tacksam mot utskottet för dess välvilliga skrivning, men har svårt förstå utskottet då det säger sig icke nu, allenast till följd av utgången i det av motionärerna åberopade målet, böra föreslå riksdagen att frågå den ståndpunkt till förevarande spörsmål, som riksdagen så sent som i fjol antog. Men jag undrar, om inte högsta domstolens utslag är en klar signal, att det krävs ändring så snart som möjligt.

Jag vet ju inte, om man menar att man tjänar saken bäst genom att yrka bifall till reservationen eller till utskottets välvilliga uttalande. Utskottet står ju praktiskt taget på samma linje principiellt sett som reservanterna, och därför är jag en liten smula förvånad över att man inte kunnat enas i utskottet, när man i sak är så fullkomligt enig, såsom framgår av vad utskottet uttalat. Utskottet kanske vill avvakta flera liknande fall. Jag tror emellertid att innan bönderna öppna process om semesterersättning rådfråga de någon, som kan tala om för dem att 1949 fälldes ett utslag av högsta domstolen i en

riktning och att detta gör att de måste böja sig. Det kommer kanske därför inte så många nya sådana här fall, ty man vet ju att utgången är given; det finns ju prejudikat.

Det vore mycket att tillägga i saken, men det sagda får vara nog. Jag vågar tro att jag gagnar saken bäst, om jag vädjar till kammaren att bifalla reservanternas förslag, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla att sådana åtgärder i detta avseende vidtagas, som äro behöfliga, inte endast för skogskörarnas vidkommande utan även för andra grupper, som nu stå utanför en förmån, som andra anse sig ha fullt självklar rätt att åtnjuta.

Fru SANDSTRÖM: Herr talman! Såvitt jag förstår har herr Jansson i Aspeboda med sitt anförande här bara understrukit de svårigheter utskottet har pekat på, då det gäller att definiera begreppet arbetstagare. Utskottet har ju ställt sig välvilligt till motionen, men inte självt kunnat ta ställning till tolkningen av ifrågavarande begrepp. Därför tycker jag, att herr Janssons i Aspeboda anförande gick på utskottets linje, fastän herr Jansson yrkade bifall till reservationen. Jag vidhåller, herr talman, mitt yrkande om bifall till utskottets förslag.

Härmed var överläggningen slutad. Herr förste vice talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan dels ock på bifall till den vid utlåtandet fogade reservationen; och fann herr förste vice talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Herr Ericsson i Näs begärde likväl votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller vad andra lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 23, röstar

Försäljningen av slaktdjur från militära förband.

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit den vid utlåtandet fogade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom upprensning. Herr förste vice talmannen tillkännagav, att han funne tvekan kunna råda angående omröstningens resultat, vadan votering medelst omröstningsapparat anställdes. Därvid avgåvos 91 ja och 89 nej, varjämte 17 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

§ 18.

Föredrogs vart efter annat andra kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtanden:

nr 11, över motion om viss ändring av koncessionsbestämmelserna beträffande framdragnin av elektriska starkströmsledning; och

nr 12, över motion om utredning rörande pensionering av företagare och anställda inom jordbruk med binärningar, hantverk, småindustri och detaljhandel.

Kammaren biföll vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

§ 19.

Försäljningen av slaktdjur från militära förband.

Föredrogs andra kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande nr 13, över motion om ändrade bestämmelser rörande försäljning av de militära förbandens slaktdjur.

I motionen i andra kammaren nr 406, vilken hänvisats till allmänna beredningsutskottet, hade herr Nilson i Spånstad hemställt, »att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om att bestämmelserna om försäljning av de militära förbandens slaktdjur ändras så, att dessa må försälas till inom orten verksamma slakteriföreningar».

Utskottet hemställde, att motion nr 406 ej måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Reservation utan angivet yrkande hade avgivits av herrar Jönsson i Rossbol, Hansson i Skegrie och Adolfsson.

Sedan utskottets hemställan föredragits, anförde:

Herr HANSSON i Skegrie: Herr talman! Eftersom mitt namn återfinnes under en reservation till föreliggande utskottsutlåtande ber jag att med några ord få motivera detta.

Jag har för min del sett en ändring i arméns upphandlingsförordning i enlighet med vad motionen åsyftar såsom en rent praktisk åtgärd. Arméns intendenturavdelning erkänner också själv att en försäljning till slakteriförening skulle för truppförbanden otvivelaktigt innebära ett förenklat och tidsbesparande tillvägagångssätt. Även utskottet instämmer i detta, men utskottet tillägger att man, utan att slakteriföreningarna ges ensamrätt, skulle kunna uppnå ungefär samma förenkling och tidsbesparing, om man gjorde en ändring i upphandlingsförordningens föreskrifter i andra avseenden. Det lär emellertid inte vara möjligt att göra någon kompromiss på den punkten. Det lär vara så, att man får ha antingen det ena eller det andra. Det går t. ex. inte, efter vad jag erfarit, att låta förbandscheferna själva avgöra, huruvida de den ena gången skola använda det ena systemet och den andra gången det andra.

När arméns intendenturavdelning ta-

Försäljningen av slaktdjur från militära förband.

lar om att man har en viss konkurrens därigenom att man har bägge parter till köpare, tror jag för min del att denna konkurrens betyder mycket litet i ekonomiskt avseende. Jag tror inte alls att den uppväger den tidsförlust som åsamkas alla de personer på truppförbanden, som ha att syssla med nuvarande opraktiska ordning. Enligt nu gällande bestämmelser skall man, när ett armén tillhörigt djur skall säljas, annonsera därom i Post- och Inrikes Tidningar och även i ortens tidningsorgan. Efter detta lämnas anbud på djuret, och därefter skall en nämnd på minst tre personer sammanträda och avgöra vilket av dessa anbud som skall antagas. Jag förmodar att nämndens beslut därefter också skall passera olika stadier upp till ett högre befäl och sedan gå vägen tillbaka igen. Gäller det t. ex. ett olycksfall, är jag rädd för att man genom detta förfaringsätt många gånger inte kan undvika ett visst djurplågeri, och gäller det ett sjukt djur är det inte alldeles säkert att detta överlever en sådan omständlig historia.

Det är alltså dessa rent praktiska synpunkter som för mig varit avgörande, då jag avgivit en blank reservation, men därtill har jag även letts av ett annat motiv. Jag kan nämligen inte vara med om det skrivsätt, som arméns intendenturavdelning använt och som utskottet gjort till sitt. Detta resonemang är ganska märkligt. Man säger från intendenturavdelningen följande: »Vid sidan av slakteriföreningsorganisationen finns inom branschen ett betydande antal enskilda yrkesutövare. På grund härav har i upphandlingsförordningen avsedd konkurrens mellan anbudsgivare kunnat komma till stånd, varigenom kronans ekonomiska intressen kunnat tillvaratagas bättre än om försäljning skett under hand till slakteriförening mot ersättning enligt av organisationen fastställd dagsnotering. Å andra sidan förekommer, särskilt då tillgången på slaktdjur är god och efter-

frågan relativt låg, att de enskilda slakteriidekarnas anbud ligga lägre än försäljningarnas notering.»

Detta resonemang skorrar mycket illa i en jordbrukares öron. Det är nämligen precis samma resonemang som våra osolidariska djurägare använda. Man kan vända sig till slakteriföreningarna, när det är god tillgång och avsättningssvårigheter, men när det inte är det, kan man använda sig av de privata slaktarna. Man glömmar fort de förmåner, som man har i en slakteriförening vid ett sådant tillfälle, så snart en vinst lockar.

Jag har icke velat vara med om att i utskottsutlåtandet försvara en sådan handling. Därför, herr talman, återfinnes jag bland reservanterna, och jag ber att få yrka bifall till den föreliggande motionen.

Herr NILSON i Spånstad: Herr talman! Jag skulle utövar vad som sagts från reservanternas sida vilja peka på ett par saker i samband med den motion, som här föreligger.

Utskottet har efter en viss, nödortfölig motivering kommit fram till att utskottet ej finner »skäl föreligga för en omläggning till enbart försäljning till slakteriförening» av de här ifrågakvarande slakthästarna. Jag vill bara, om det är någon här som har fastnat för denna formulering, poängtera att detta avsåg inte motionen. Motionen avsåg att förbandscheferna skulle ges möjlighet att själva besluta, var de ville sälja hästarna. Utskottet har här gendrivit något som motionen inte avsåg.

När det gäller motiveringen skulle jag också vilja säga ett par ord. Intendenturförvaltningen har sagt, att kronans ekonomiska intresse kunnat tillvaratagas bättre på detta sätt än om försäljning skett till slakteriförening, och detta uttalande har utskottet, såvitt jag förstår, gjort till sitt. Jag skulle gärna vilja ställa den frågan till utskottets

Försäljningen av slaktdjur från militära förband.

talesmän: Hur vet man detta? Det finns ingenting, vare sig i den redovisade delen av yttrandet eller i utskottets uttalande, som styrker den saken. Tar man hänsyn till vad det kostar att annonsera i varje enskilt fall och den tidsförlust som uppstår genom detta sätt att gå till väga, måste vinsterna vara mycket stora om de skola motsvara kostnader och tidsförluster — för såvitt intendenturförvaltningen värderar sin tid något nämnvärt. Nu är det möjligt att intendenturförvaltningen inte gör det, och då böjer jag mig naturligtvis på den punkten, men den frågan är ju tills vidare obesvarad. Den beror helt och hållet på effektiviteten i detta ämbetsverk, och den saknar jag möjlighet att bedöma.

Däremot förvånar det mig att man varken i intendenturen eller i utskottet tagit hänsyn till att skickliga ekonomer vid statliga skolor och andra inrättningar funnit det fördelaktigt att göra affärer med slakteriföreningar. Ännu mer förvånar det mig när utskottet säger, att det finns andra sätt att åstadkomma förenkling och tidsbesparing än att sälja enbart till slakteriföreningarna men utskottets utlåtande likväl utmynnar i att ingenting skall göras.

Herr talman! Detta var några reflexioner i anslutning till motionen och utskottets utlåtande. Det blir kanske tillfälle att återkomma.

Herr talmannen återtog nu ledningen av förhandlingarna.

Herr SVENSSON i Alingsås: Herr talman! Ärendet gäller ju egentligen en framställning om att riksdagen skulle besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla, att bestämmelserna om försäljning av de militära förbandens slaktdjur ändras så, att dessa må försäljas till inom orten verksamma slakteriföreningar.

Utskottet har naturligtvis inte någon avog inställning till slakteriförening-

arna och deras verksamhet. Såvitt jag kan bedöma den överläggning som ägde rum i utskottet tror jag man kan säga, att vi äro tämligen överens om att slakteriföreningarnas verksamhet är gagnande och att den ställning, som utskottet tagit, icke på något sätt riktar sig mot slakteriföreningarna och deras verksamhet.

Vad som framhållits av intendenturavdelningen kan man emellertid inte helt förbigå. Det finns en upphandlingsförordning som gör, att man måste förfara enligt vissa i denna förordning fastställda normer. Nu säger herr Hansson i Skegrie, att det inte torde föreligga möjlighet att ändra upphandlingsförordningen i någon större utsträckning. Utskottet anser, att om upphandlingsförordningen icke är tillfredsställande, om det blir dyrbart eller tar för lång tid att använda sig av densamma, när det gäller affärer av här ifrågavarande slag, så bör det finnas möjlighet att göra uppmjukningar i upphandlingsförordningen, så att ett smidigare förfaringssätt kan komma till stånd. Den möjligheten torde föreligga, och den bör icke förbises, när det gäller att taga ställning till frågan, huruvida upphandlingsförordningen är lämplig eller icke.

En av huvudanledningarna till utskottets ställningstagande är att vi anse det böra finnas frihet för vilka företagare som helst att utnyttja de möjligheter som stå till buds, då det gäller försäljning av slaktdjur från militära förband. Det bör finnas möjlighet för slakteriföreningarna — det medgiva vi gärna — men det bör också finnas möjlighet för andra företagare, både föreningar och privata företagare, att vara med och konkurrera vid dessa försäljningar. Detta förhållande bör man icke förbise. Jag kan för min del inte finna, att det föreligger sådana omständigheter att slakteriföreningarna skulle vara förhindrade att ingiva anbud, då det från ett militärt förband kungöres

Försäljningen av slaktdjur från militära förband.

att ett större eller mindre antal slaktdjur skall säljas. I denna konkurrens bör det vara möjligt för slakteriföreningarna liksom för andra företagare att avgiva de anbud, som de anse förenliga med dagsläget.

Jag hemställer, herr talman, med dessa ord om bifall till utskottets förslag.

Herr ONSJÖ: Herr talman! Detta är självfallet inte någon stor fråga, i varje fall inte för slakteriföreningarna. Det är inte så många djur det rör sig om.

Jag föreställer mig, att motionärerna icke tänkt på något slakteriföreningarnas intresse utan på statsintresset. Det gäller att få ut bästa möjliga pris för de djur, som säljas. Utskottet stöder sig på ett uttalande av arméns intendenturavdelning, att det med nu gällande ordning ibland varit möjligt att bättre tillgodose kronans intresse än om försäljning skett under hand till slakteriförening. Jag vet inte varpå intendenturavdelningen grundar detta påstående. Är det på erfarenhet från ransoneringstiden tror jag det är riktigt. Då fanns det möjlighet att i fria marknaden få ut bättre priser. Det kan emellertid diskuteras, huruvida denna möjlighet föreligger, om man skall respektera fastställda priser. Jag vågar bestämt påstå, att under normala förhållanden skulle kronan förtjäna mera på att lämna sina djur till gällande priser, som ju förningarna betala. Det bevisas därav att nära 70 procent av jordbrukarna äro anslutna till föreningarna och anse detta vara förenligt med sin ekonomiska fördel. Det borde då också vara det för kronan. Det hade varit lämpligt om utskottet för att ytterligare belysa detta hade inhämtat yttrande från t. ex. kreatursförsäkringsbolagen. Jag har hört sägas av en försäkringsman, att bolagen fingo dubbelt så mycket som tidigare när de införde den ordningen. Detta är kanske överdrift, men att kreatursförsäkringsbolagen fingo ut mera be-

talt när de började leverera sina slaktdjur till föreningarna är säkert. När kronan skall sälja, skall det ibland sättas in stora annonser för en enda häst. Man förstår att en dylik anordning är i hög grad olämplig och dyrbar. Påståendet att kronan genom denna ordning får ut högre pris är, vågar jag påstå, felaktigt.

Jag vill än en gång säga, att detta inte är någon stor sak, men när vi ha dessa slakteriorganisationer, vilka — såsom det har erkänts även från samhällets sida — ha betytt oerhört mycket, kanske framför allt under bristperioderna, tycker jag att staten med fullt förtroende kan sälja de få djur det här är fråga om till föreningarna till gällande pris, såsom alla lojala jordbrukare måste göra.

Herr NILSON i Spånstad: Herr talman! Jag noterar med tillfredsställelse vad utskottsmajoritetens talesman här har sagt, att utlåtandet inte bygger på någon avoghet mot slakteriföreningarna och deras verksamhet.

Utskottsmajoritetens talesman sade också, att det finns en upphandlingsförordning som man måste följa. Utskottet har emellertid sagt, att det finns andra möjligheter att åstadkomma vad motionärerna ha avsett, nämligen genom ändring av upphandlingsförordningens föreskrifter. Utskottet har dock låtit det stanna vid att uttala en vacker tanke men inte alls brytt sig om att föra ut den tanken i verkligheten.

Vidare noterar jag, att de siffror jag efterlyste över vad staten tjänar på denna anordning tydligen inte ha presterats för utskottet. Utskottet har trots på intendenturförvaltningens goda ekonomiska sinne, och det är ju en vacker tro som man, liksom alltid när det gäller trossaker, skall hysa den största respekt för. Sedan kan man ju i detta fall ha lov att uttala tvivel rörande vissa människors trosvisshet, men den frågan ligger på ett annat plan.

Enhetliga taxebestämmelser för telefonsamtal och postbefordran inom en och samma kommun.

Herr FORSBERG: Herr talman! Även om denna fråga kan betraktas som liten, berör den ändock en princip. Det talas ofta vackra ord om att det skall finnas en fri konkurrens. Jag har tidigare givit uttryck åt den uppfattningen, att vi knappast ha någon som helst fri konkurrens. Vad är det som motionärernas krav här innebär? Jo, det innebär att de militära förbanden bara få sälja till *en*. De få inte sälja till någon privat uppköpare. Konkurrensen är därmed borta, och det skapas ett monopol för ett enskilt företag. Jag kan, herr talman, under inga förhållanden vara med om det, och jag yrkar därför bifall till utskottets förslag.

Herr NILSON i Spånstad: Herr talman! I motionens kläm yrkar jag, att förordningen skall ändras så, att slakthästarna *må* försäljas till slakteriföreningarna. Jag har den uppfattningen, att det i vedertaget riksdagsspråk icke är detsamma som ett åläggande att hästarna skola försäljas till föreningarna, men det tycks herr Forsberg tro.

Herr FORSBERG: Herr talman! Herr Nilson i Spånstad har tydligen inte reda på vad ordet »må» i detta sammanhang betyder. Jag har emellertid suttit i en häradsrätt i nitton år och har därför erfarenhet av detta. Jag kan förklara för herr Nilson i Spånstad, för att han inte skall göra denna faute en annan gång, att »må» är liktydigt med »skall» enligt lagsvenska, och i motionen yrkas »måtte besluta» och »må försäljas».

Herr NILSON i Spånstad: Herr talman! Herr Forsberg tycks vara övertygad om sin lagkunskap, och den övertygelsen få vi noterad i protokollet till all den glädje det kan vara i framtiden.

Sedan överläggningen härmed förklarats avslutad, gav herr talmannen propositioner dels på bifall till utskot-

tets hemställan dels ock på bifall till den i ämnet väckta motionen; och blev utskottets hemställan av kammaren bifallen.

§ 20.

Enhetliga taxebestämmelser för telefonsamtal och postbefordran inom en och samma kommun.

Föredrogs andra kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande nr 14, över motion angående enhetliga taxebestämmelser för telefonsamtal och postbefordran inom en och samma kommun.

I motionen II: 82, vilken hänvisats till allmänna beredningsutskottet, hade herr *Nolin m. fl.* hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t ville giva telegrafstyrelsen och generalpoststyrelsen sådana direktiv, att i motionen anförda synpunkter vunne beaktande.

Utskottet hemställde, att motionen nr 82 ej måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Reservation utan angivet yrkande hade avgivits av herr *Nilsson* i Bäste-kille.

Utskottets hemställan föredrogs. Därvid yttrade:

Herr NOLIN: Herr talman! Då jag är motionär i detta ärende, skall jag be att få säga några ord. Här föreligger ett utlåtande från utskottet som är ganska enhälligt, dock inte hundra procentigt, ty det är bifogat en blank reservation.

Generalpoststyrelsen, som varit i tillfälle att yttra sig över motionen, har ställt sig ganska avvisande. Styrelsen säger, att det skulle stöta på nästan oöverkomliga tekniska svårigheter att låta den kommunala och postala indelningen sammanfalla. Jag är naturligtvis fullt medveten om att det föreligger vissa tekniska hinder — det behöver man

Enhetliga taxebestämmelser för telefonsamtal och postbefordran inom en och samma kommun.

inte tvivla på — men att de äro oöverkomliga tvivlar jag verkligen på. Postverket har nog löst svårare problem än detta.

Generalpoststyrelsen säger vidare, att bifall till motionen skulle innebära en inkomstminskning för postverket med approximativt 2 miljoner kronor, och det är möjligt att det är så. Där se vi dock med vilket belopp ett statligt verk beskattar i huvudsak landsbygdens befolkning. I städer och tätorter har man ju lokalporto, med undantag kanske för några av de större städernas ytterområden, vilka dock äro att hänföra till landsbygd i ett fall som detta. Dessa 2 miljoner kronor årligen får därför i stort sett landsbygdens befolkning betala till staten. Även om jag inte anser, att lokalportot i och för sig har så förfärligt stor betydelse, tycker jag nog att utskottet kunnat vara litet mera positivt inställt till motionen. Generalpoststyrelsen hotar rent av med att lokalportot skall slopas, men det har utskottet helt naturligt inte velat ta upp, eftersom det är någonting som får prövas den dag det kommer ett förslag härom från generalpoststyrelsen.

Litet annorlunda ligger det till med de lokala telefonsamtalen. Telegrafstyrelsen har i ett yttrande ställt sig ganska välvillig. Styrelsen säger, att den skall företa en utredning av möjligheterna att råda bot på de missförhållanden, som föreligga i detta avseende. Jag har emellertid en ganska stor erfarenhet av dessa löften om utredningar från telegrafverkets sida. I min hemkommun ha vi en telefonväxel som är belägen inom kommunen men som tillhör ett annat taxeområde, och följaktligen ha vi under alla år haft besvärigheter att dras med. Det har gjorts två eller tre olika framställningar till telegrafverket om att få rättelse i detta avseende, och sista gången vi hade kontakt med telegrafverket — det är nog sex—sju år sedan — var telegrafkommissarien i förbindelse

med mig. Han var mycket välvilligt inställd och lovade, att man skulle råda bot på missförhållandena så snart vi kommit in i litet mera normala förhållanden. Det måste nämligen byggas en enkelledning på kanske fem—sex kilometers längd, och just då under krigstiden var det omöjligt att få material för ändamålet, men så fort det ljusnade på det området skulle det bli en ändring. Det har inte blivit någon ändring ännu, och senast i december gjorde kommunalfullmäktige en ny framställning i ärendet till telegrafverket, men detta ha vi ännu inte fått något svar på. Det är alldeles säkert så, att telegrafverket liksom andra myndigheter krypa bakom utredningarna och på det sättet fortsätta att på en omväg beskatta en stor del av allmänheten.

Telegrafstyrelsen säger här, att den tänker så småningom utreda i vad mån det går att införa frikretsområden inom en kommun, där präst, provinsialläkare, distriktsveterinär och landsfiskal äro placerade. Det är precis så vi ha velat ha det under alla dessa år, men någon ändring har ännu inte kommit till stånd. Jag tycker att utskottet kunde ha tagit litet mera allvarligt på detta ärende och rekommenderat riksdagen att säga ifrån till telegrafverket, att någonting måste göras för att bättra dessa förhållanden.

Med dessa ord, herr talman, ber jag att få yrka bifall till motionen.

Herr SVENSSON i Alingsås: Herr talman! Under hänvisning till vad generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen och slutligen utskottet ha anfört i ärendet nöjer jag mig med att yrka bifall till utskottets hemställan.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan dels ock på bifall till den i ämnet väckta motionen; och biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 21.

Justerades protokollsutdrag.

§ 22.

Anmäldes, att följande Kungl. Maj:ts propositioner tillställts kammaren, nämligen:

nr 94, med förslag till lag om rätt för utländsk försäkringsanstalt att driva försäkringsrörelse här i riket;

nr 96, med förslag till militärsättningsförordning m. m.;

nr 100, angående anslag för budgetåret 1950/51 till avlöningar och omkostnader vid statens sinnessjukhus och statens anstalt för fallandesjuka, m. m.;

nr 104, angående vissa anslag till understöd åt jorddelningsväsendet, m. m.;

nr 106, angående tilläggsanslag för utgivande av ett tioårsregister till Sveriges offentliga biblioteks accessionskatalog;

nr 107, angående godkännande av en mellan Sverige och Norge träffad överenskommelse angående återbetalning av

viss under år 1944 lämnad svensk statskredit till Norge; och

nr 117, med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen den 3 juni 1949 (nr 314) angående rätt för Konungen att i vissa fall meddela särskilda bestämmelser om bankaktiebolags kassareserv.

Dessa propositioner bordlades.

§ 23.

Anmäldes, att till herr talmannen under sammanträdet avlämnats en motion, nr 471, av herr *Hagberg* i Malmö *m. fl.*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 83, angående anslag till upplysningsarbete avseende produktions- och exportfrågor.

Denna motion bordlades.

Kammarens ledamöter åtskildes här efter kl. 2.40 em.

In fidem

Gunnar Britth.