



12—15 februari

Debatter m. m.

Tisdagen den 12 februari

Sid.

Svar på interpellation av herr Adolfsson ang. skärpta bestämmelser i fråga om fartygs bemanning, m. m. 3

Interpellationer:

av herr Wikner ang. statlig studiehjälp till studerande vid brevskola 11

av herr Sörlin ang. de vid vissa B-skolor gällande reglerna för lärares tjänstledighet 12

Onsdagen den 13 februari

Interpellation av fröken Ranmark ang. möjligheterna för unga kvinnor att erhålla önskad yrkesutbildning 15

Fredagen den 15 februari

Svar på interpellation av herr Nilsson, Ferdinand, ang. det svensk-danska jordbruksavtalet 17

Samtliga avgjorda ärenden

Onsdagen den 13 februari

Konstitutionsutskottets memorial nr 1, i anledning av att motionerna I:189 och II:113 om allmän flaggning å valdag hänvisats till konstitutionsutskottet 14

Bevillningsutskottets betänkande nr 3, ang. avtal med Österrike för undvikande av dubbelbeskattning beträffande skatter å kvarlåtenskap 14

	Sid.
Bankoutskottets utlåtande nr 3, ang. granskning av riksdagsbibliotekets styrelse och förvaltning	14
Första lagutskottets utlåtande nr 1, ang. justitieombudsmannens ämbetsförvaltning	14
— nr 2, ang. militieombudsmannens ämbetsförvaltning	14
— nr 3, ang. fortsatt giltighet av lagen om fullgörande i vissa fall av betalningsskyldighet i förhållande till utlandet m. m.	14
Jordbruksutskottets utlåtande nr 2, ang. utgifter å tilläggsstat II: jordbruksärenden	14
— nr 3, ang. försäljning av vissa kronoegendomar, m. m.	14
— nr 4, ang. befrielse i vissa fall från betalningsskyldighet till kronan, m. m.	14

Tisdagen den 12 februari

Kammaren sammanträdde kl. 16.00; och dess förhandlingar leddes av herr andre vice talmannen.

Justerades protokollet för den 5 innevarande månad.

Ledighet från riksdagsgöromålen för deltagande i Nordiska rådets elfte session i Oslo beviljades fröken *Andersson* samt herrar *Strand*, *Lundström*, *Osvald*, *Ahlkvist*, *Birger Andersson*, *Gillström* och *Sundin* för tiden den 16—den 22 i denna månad ävensom fru *Segerstedt Wiberg* för tiden den 18—den 22 februari.

Ang. skärpta bestämmelser i fråga om fartygs bemanning, m. m.

Herr statsrådet och chefen för handelsdepartementet **LANGE**, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr *Adolfsson*'s interpellation angående skärpta bestämmelser i fråga om fartygs bemanning, m. m., erhöll ordet och anförde:

Herr talman! Herr *Adolfsson* har i en interpellation frågat chefen för kommunikationsdepartementet om denne i anledning av den senaste tidens svåra fartygsolyckor överväger att föreslå skärpta bestämmelser i fråga om fartygs bemanning och om han har för avsikt att medelst lagstiftning eller andra åtgärder skapa garantier för att isbrytarnämndens och iskontorens varningar åtlydas.

Då interpellationen avser en ärendegrupp, som fortfarande intill den 1 juli 1963 handlägges inom handelsdepartementet, ankommer det på mig att besvara densamma.

Jag vill svara följande.

Bestämmelser om bemanning å fartyg finns i sjölagen och sjöbefälskungörelsen. I praktiken regleras också beman-

ningen av sjöarbetstidslagens bestämmelser. Därjämte finns detaljerade bemanningsföreskrifter i fråga om däcksbesättningen i gällande kollektivavtal mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet.

Överträdelse av författningsbestämmelserna om bemanning är i princip belagd med straffansvar. Detsamma gäller brott mot arbetstidsregleringen. Den offentliga kontrollverksamheten i fråga om fartygs bemanning handhas närmast av statens fartygsinspektion med biträde av sjömanshusombudsmännen. Tillsynsmyndigheten har även getts möjlighet att vid underbemanning av fartyg i vissa fall meddela nyttjandeförbud.

I det i fjol avgivna betänkandet angående säkerheten å fartyg har även lagts fram förslag med närmare föreskrifter om fartygs bemanning, omfattande alla besättningskategorier. Betänkandet har nyligen remissbehandlats och är nu föremål för överarbetning inom handelsdepartementet. Regeringen kommer att inom en nära framtid ta ställning till förslaget.

Ledningen av isbrytarverksamheten utövas av sjöfartsstyrelsen med biträde av isbrytarnämnden. Till sjöfartens vägledning utsändes allmänna eller speciella sjöfartsvarningar avseende till exempel risker för nedisning och intagande av säkerhetsanordningar på grund av is m. m. Isbrytardirektören och iskontoren handhar under styrelsen den rent operativa isbrytarverksamheten. Isbrytardirektören lämnar uppgifter om isförhållandena längs rikets kuster samt om möjligheterna att erhålla isbrytarassistans.

Någon i författning föreskriven skyldighet att följa anvisningarna eller varningarna finns icke, utan det åvilar i första hand befälhavaren och redaren att på eget ansvar taga tillbörlig hänsyn till issituationen. Emellertid kan den som ej rättar sig efter dessa anvisningar eller varningar icke räkna med assi-

Ang. skärpta bestämmelser i fråga om fartygs bemanning, m. m.

slans, om fartyget blir inneslutet i hamn eller, där ej nödsituation uppstår, fasthållet av isen. Jag vill också framhålla, att en resa med fartyg under riskfyllda isförhållanden kan komma att betraktas som ovarsamhet vid förande av fartyg och därmed underkastas de skärpta straffbestämmelser som infördes i den i fjol utfärdade sjötrafikförordningen. Fartygsinspektionen har även möjlighet att stoppa fartyg, då en fortsatt resa med detsamma på grund av isförhållandena skulle medföra uppenbar livsfara för folket ombord.

Efter vad jag erfarit följer sjöfartsstyrelsen ärendena om nu aktuella sjöolyckor med särskild uppmärksamhet, och styrelsen kommer att delge mig resultatet av sina bedömanden.

För närvarande anser jag ej påkallat att vidtaga några sådana särskilda åtgärder som interpellanten åsyftar.

Herr ADOLFSSON (k):

Herr talman! Jag befarar att jag kanske yttrar mig litet för konventionellt om jag nu först tackar statsrådet för svaret och för att svaret har avgivits mycket snabbt, men sedan tillägger att jag däremot inte är tillfredsställd med svarets innehåll.

Det som har hänt en del av Thunrede-riets fartyg och deras besättningar under den senaste tiden har starkt ökat oron bland sjömännen och deras anhöriga. Jag drar slutsatsen, att den oron icke kommer att minskas av innehållet i det svar som herr statsrådet nu har avgivit. Åtminstone *en* passus i svaret finner jag emellertid positiv: den där det tycks antydast att en verklig bemanningslag äntligen kan tänkas bli verklig i vårt land.

Jag skall inte vid detta tillfälle fördjupa mig alltför mycket i frågan om orsakerna till de Thunhaverier som förekommit, fastän jag självfallet känner ett starkt behov av att göra det. Några kategoriska omdömen om olyckornas orsak vill jag heller inte avge innan utredning har verkställts, men uppenbart är att många frågor tarvar ett svar.

Det gäller exempelvis förlisningen i Nordsjön av Thuntank VII med man och allt. Det har konstaterats att ett stort hål fanns i fartygssidan och — vad som är mer anmärkningsvärt — att tankluckorna vid tillfället var öppna. Jag vill särskilt understryka det sistnämnda, vilket bland sjöfolk självfallet måste betraktas som en synnerligen allvarlig omständighet. Orsaken till det bör alltså noga utredas.

Det finns också en hel rad andra frågor: Vilken last hade det fartyg, jag nu nämnde, före slutlossandet? Har det kontrollerats att fartyget verkligen var gasfritt när det lämnade sin hamn? Står det klart att fartyget var bemannat enligt sjöbefälsförordningen när förlisningen inträffade? Om det inte var det — och antydningar i den riktningen har ju funnits — måste man fråga vilka dispenser som fanns och av vilken anledning dispens i så fall hade givits. Det bör också klarläggas vilket slags behörighet befälhavaren hade — en mycket viktig fråga i det här sammanhanget. En annan fråga är: Fanns det verkligen motormän och motorelever vid det tillfälle då förlisningen inträffade?

Själv har jag givetvis inga svar på dessa frågor vid detta tillfälle, det får kammarens ledamöter förstå, men jag utgår från att de ombordanställdas huvudorganisationer vet precis vad de talar om när de gör antydningar om underbemanning och i vissa fall ger konkreta besked om förekomsten av underbemanning.

Jag lämnar emellertid nu, herr talman, dessa inträffade katastrofer och övergår till att beröra hela frågan i stort.

En verklig lösning av problemet med bemanningsreglerna har sjöfolket kämpat för nu i många decennier, och det sekel som vi nu upplever var rena spädbarnet när Charles Lindley ställde sig i spetsen för en opinion i denna fråga. Inte minst i riksdagen har ärendet till följd av detta återkommit ständigt.

Nu redovisar statsrådet i det svar, som han nyss avgav, med omsorg bestämmelserna i sjölagen, i sjöbefälskungörelsen och i de upprättade kollektiv-

Ang. skärpta bestämmelser i fråga om fartygs bemanning, m. m.

avtalen. Exaktheten i den redovisning som lämnades kan utan vidare verifieras. Men här är det ju framför allt fråga om *hur* dessa bestämmelser efterlevs, och det var den frågan jag ville resa med min interpellation. Teorien kan som bekant vara grå.

Sjömanshusombudsmännen skall skriva ut sjömansrulla när ett nytt fartyg skall lämna hamnen, men för det första innehåller rullan vanligtvis bara vad som ur ren säkerhetssynpunkt kan betraktas som ett absolut minimum, och för det andra är rederier inga välgörenhetsföretag, utan driver sin verksamhet i vinstsyfte. Vad händer nu om en eller annan ombordanställd sedan lämnar fartyget i främmande hamn? Jo, det kan mycket väl hända, och det händer också, att fartyget sedan både anlöper och återigen lämnar sin hemmahamn med mindre personal än det minimum som ursprungligen föreskrevs i sjömansrullan. Där har vi alltså verkligheten bakom bestämmelserna i det fall som statsrådet redovisade i svaret!

Mot denna min redogörelse kan det invändas, att kungl. sjöfartsstyrelsen och sjöfartsinspektionen har att utöva kontroll av att bestämmelserna efterlevs. Med all respekt sagt är det dock så, att inspektion vanligtvis företas först sedan en anmälan har gjorts, vartill kommer att en och annan rutinundersökning företas.

Vem var det nu som övervakade Thuntank I? Mot alla varningar gav sig den lilla båten ut för att stängas med isen i Kattegatt, och först sedan den — lyckligtvis, vill jag säga — fått maskinhaveri i isen och assisterats till Falkenberg mönstrades en styrman och en maskinist, som saknades när denna häpnadsväckande seglats inleddes. Vem var det då som kontrollerade?

Till dessa exempel på vilken verklighet som kan förekomma bakom bestämmelserna kan jag foga att kungl. sjöfartsstyrelsen på ett egendomligt sätt har dubbla och till synes motstridande funktioner. Sjöfartsstyrelsen är, såsom alla känner till, både klagomur och övervakare. Man kan ju tycka att någon in-

stans, lät mig säga över sjöfartsstyrelsen eller vid sidan om sjöfartsstyrelsen, borde få tjänstgöra som klagoinstans.

I det här sammanhanget bör väl också noteras sjöfolksorganisationernas klagomål över alltför generös dispensgivning i fråga om fartygsbemanningens storlek — eller jag kanske heller bör säga litenhet.

I detta sammanhang måste jag också något beröra frågan om bemanningsinspektörer. Jag har i färskt minne att handelsministern år 1960 avstyrkte ett utredningsförslag om att bemanningsinspektörer skulle tillsättas, så att man fick ordning på de här sakerna. Motiveringarna för avstyrkandet hade jag däremot glömt och läste därför propositionen på nytt häromdagen. Jag fann då att statsrådet sade sig vara medveten om att resurserna för inspektioner av bemanningsförhållanden var för knappt tilltagna. Det tycker jag ju inte precis var någon motivering för avstyrkandet. Jag skall inte fördjupa mig i denna fråga, men jag vill säga att om detta var en sanning då så är det i dag en ännu större och jag kanske får säga bittrare sanning, eftersom sjöfarten i vårt land sedan dess har utvecklats i så hög grad.

Det kan möjligen sägas att bemanningskontrollen är en svår och tidsödande uppgift — och det är den utan tvivel — men enligt min mening bör man inte kapitulera för sådana besvär, ty här gäller det ju som vi vet människors liv — anhöriga lämnas i sorg — och stora materiella värden sätts på spel. Därför bör ingen åtgärd lämnas oförsökt för att i den mån som det är möjligt motverka dylika mänskliga tragedier och materiella förluster. Med detta har jag inte velat säga att sådana tragedier och förluster över huvud taget helt och hållet skulle kunna motverkas och förhindras.

Sjöns folk — det gäller både manskap och befäl — är häpna och nära nog förbittrade över den nuvarande bemanningsmetodiken och över att en verklig bemanningslag ännu inte har kommit till stånd. De förslag, som bemanningsutredningen framlade, är ju nu några år gamla, men de kan måhända leda till

Ang. skärpta bestämmelser i fråga om fartygs bemanning, m. m.

ett resultat inom en inte alltför lång tidrymd. Statsrådets svar i interpellationen antyder ju att så skulle kunna bli fallet, och det betraktar jag som den positiva delen av svaret.

Emellertid tycker jag att det krävs ytterligare åtgärder. För det första bör det finnas garantier för att en sådan bemanningslag innehåller rigorösa bestämmelser. För det andra bör stränga regler ges för efterlevnaden av lagen, så att verkligheten bakom lagen inte blir sådan som den jag här i någon mån har försökt beskriva. För det tredje bör man försöka införa en skärpt bemanningskontroll intill dess lagen har trätt i kraft. Inte minst det sistnämnda stimulerade mig till att framställa min interpellation. Jag anser att bl. a. den internationella konvention, som riksdagen vid ett par tillfällen har behandlat, pålägger oss att detta genomföres, men framför allt hänsynen till människors säkerhet och liv.

Får jag alltså, herr statsråd, vädja om en skyndsam behandling av ärendet om bemanningslag, något som förefaller mig vara klart antytt i det svar som nu givits.

Jag måste också få lov att säga några ord om isvintern och vissa rederiers och kanske också vissa befälhavares benägenhet att trotsa anvisningar och varningar, som har utfärdats av isbrytar-nämnden och av de underlydande iskontoren. Thuntank I, som gick ut i Kattegattsisen, är ju ett mycket flagrant exempel på hur man gör, ty ut i isen skulle fartyget trots de allvarliga varningar som Göteborgs iskontor hade utfärdat för den sortens fartyg i allmänhet och, kan jag kanske säga, speciellt för Thuntank I. Som jag nyss påpekade fick fartyget lyckligtvis motorhaveri ute i isen och måste få assistans. Det var kanske tur för folket ombord, ty hade inte detta motorhaveri inträffat så kunde det ha blivit ännu en tragedi för Thunrederiets fartyg.

Statsrådet finner inte påkallat att för närvarande vidta några åtgärder för att skapa ökade garantier för att iskontorens varningar efterlevs. Jag kan inte

annat än beklaga ett uttalande av detta innehåll, även om jag förstår att statsrådet kan finna inte så få svårigheter förknippade med denna fråga. Jag vill ändock framhålla, att det även i detta fall gäller människoliv och materiella värden och därtill risk för en desorganisation av den isbrytarverksamhet som vi har uppbyggt i vårt land.

Statsrådet hänvisar till att varnat fartyg kan gå miste om assistans, om det fastnar i hamn eller is. Det är uppenbarligen riktigt, men det torde vara mera vanligt att isbrytare tvingas att avbryta sin konvojeringsverksamhet för att skynda till ett sådant fartygs hjälp, ett fartyg som trots varningarna har gått ut i isen och fastnat, och så får den mera reguljära och mycket betydelsefullare konvojeringsverksamheten tillfälligt avbrytas därför att någon har givit sig in på dylika vågspel.

Isbrytarhjälpens är allmänt sett otillräcklig i vårt land under de förhållanden som har rått denna vinter, och så mycket allvarigare är det att den på detta sätt desorganiserats genom enskilda rederiers beslut om att fartyg skall avgå, vilka enligt iskontorens bedömande har små utsikter att kunna klara sig igenom isen.

Nu säger statsrådet i sitt svar, att straff eller påföljd kan utmätas i sådana fall. Då frågar jag: Var har vi exemplen på att straff blivit utmätt? Och även om sådana exempel skulle finnas, kan det ju inte bli någon påföljd förrän efter det att ett våghalsigt företag genomförts eller en olycka, svår eller mindre svår, inträffat.

Jag vill i det sammanhanget också framhålla, herr talman, att befälhavaren kan av sin arbetsgivare, rederiet, bli utsatt för sådana direkta och indirekta påtryckningar — inte synliga men dock existerande; och detta gäller för övrigt även bemanningen — att befälhavaren ser sig tvingad att ge sig ut i sådana vågspel som exempelvis det jag nyss refererade till beträffande Thuntank I.

Jag anser alltså att det med hänsyn till människoliven och med tanke på de materiella värdena liksom isbrytarverk-

Ang. skärpta bestämmelser i fråga om fartygs bemanning, m. m.

samhetens fortgång borde skapas ökade garantier för att isbrytarnämndens och iskontorens varningar blir åttlydda. Och därför vädjar jag nu till statsrådet att snarast ta denna sistnämnda sak under så allvarlig omprövning som möjligt.

Herr statsrådet LANGE:

Herr talman! Tragiken i de händelser som inträffat under den senaste tiden, då åtskilliga liv gått till spillo, tror jag att vi alla är medvetna om utan att behöva något särskilt påpekande från herr Adolfsson.

Eftersom herr Adolfsson menade, att mitt svar i denna del var otillfredsställande, vill jag bara säga att sjöförklaring med sjöförhör har anordnats i två av de tre fall där olyckor nyligen inträffat. I det tredje fallet har så ännu inte skett, nämligen beträffande Thuntank VII, som förolyckades på resa från Holland och som herr Adolfsson även har nämnt. Utredningar pågår alltjämt i samtliga dessa fall, herr Adolfsson, och vi får väl ändå avvakta vilka resultat de kan komma att leda till. Jag kan inte, och inte heller någon annan kan på nuvarande stadium med bestämdhet uttala en mening beträffande de omständigheter som föranledde dessa haverier. Mer kan jag inte säga, och om herr Adolfsson inte skulle bli nöjd med utredningsresultaten får vi kanske senare återkomma till frågan.

Herr Adolfsson säger att bemanningsföreskrifterna är en sak, hur de efterföljes en annan. Vi är naturligtvis medvetna om att resurserna inte alltid är tillräckliga för att man skall kunna hundraprocentigt övervaka att bemanningsföreskrifterna efterlevs. Jag vill erinra om att en viss utökning av fartygsinspektionen skett under senare år, och jag ställer mig inte alls främmande för att lagstiftningen på detta område kan komma att skärpas och effektiviseras, sedan förslag i dessa avseenden blivit framlagda och man fått tillfälle att pröva konsekvenserna i olika hänseenden. För min del hoppas jag att det redan i vår skall bli möjligt att remittera

ett förslag i detta hänseende till lagrådet, och det torde framgå redan av interpellationssvaret att jag har full förståelse för denna sida av saken.

Emellertid vill jag understryka att frågan om bemanningsföreskrifterna är ganska omständlig och besvärlig att lösa. Den har utretts tillsammans med representanter för de ombordanställdas organisationer, och det har tagit sin tid. Något särskilt dröjsmål med den vidare handläggningen av ärendet har inte förekommit. Vi är helt inställda på att föreskrifterna måste avpassas efter de ändrade förhållanden som numera kan råda.

I går lyssnade jag med intresse till vissa uttalanden som gjordes i televisionen av bl. a. sjöfolksförbundets ordförande. Han framhöll att han för sin del var fullt medveten om att denna fråga är mycket besvärlig och tidskrävande. Han beklagade på sätt och vis att inte resultat tidigare kunnat framkomma utredningsvägen, men han menade för sin del att detta fick tillskrivas den mycket stora omfattningen av detta problemkomplex.

Det är fortfarande inte utrett var ansvaret verkligen ligger för de haverier som inträffat, men jag vill betona, att lagstiftningen ålägger befälhavarna att ta ansvaret för om deras fartyg skall gå ut eller inte. Härvid har de uttryckligen skyldighet att ta hänsyn även till väderleks- och isförhållanden. Det ansvaret kan ingen befälhavare undandraga sig, och den saken är man alldeles på det klara med inom vederbörande organisation.

Naturligtvis kan det inte uteslutas att ett rederi övar påtryckning på en befälhavare, men i de aktuella fallen har utredningarna ännu inte avslutats och uppgift står mot uppgift. Det finns de som anser att man kan hysa stark misstanke om att påtryckningar utövats, men från andra håll görs gällande att någonting sådant inte har förekommit. Vi får som sagt avvakta utredningsresultaten.

Har säkerhetsföreskrifter blivit åsidosatta och en befälhavare gått ut trots föreskrifterna, så är detta lagstridigt och kan beivras inför domstol. Har rederier-

Ang. skärpta bestämmelser i fråga om fartygs bemanning, m. m.

na medverkat till lagstridig handling, så faller det också under domstols prövning. Jag ser uppriktigt sagt inga möjligheter att komma längre i dessa avseenden.

Låt mig bara tillfoga att i de fall, där sjöförhören är klara, ingenting har framkommit som ger vid handen att fartyg gått ut underbemannade. Jag känner till att det förekommer fall, där på grund av omständigheterna medgivande kunnat lämnas till att ett fartyg fått gå ut med mindre besättning än den som enligt bemanningsföreskrifterna skulle finnas ombord på fartyget, men i de aktuella fall, där sjöförklaring och sjöförhör ägt rum, har någonting sådant mig veterligt inte förekommit.

Herr GORTON (h):

Herr talman! Jag vill bara understryka vad som redan har sagts, att man skall vara mycket försiktig och akta sig för att rusa i väg och fälla några uttalanden som mer eller mindre dömer en kapten eller ett rederi. Det är så lätt att gripa till starka ord, som sedan slås upp i tidningarna och som över huvud taget gör mycket mer skada än nytta. När sedan undersökningarna blivit klara och ingenting har framkommit som är ägnat att medföra straffansvar eller några som helst åtgärder mot befälhavare eller redare, så förtiges detta i regel.

Här har sagts, att de ansvariga i organisationerna som regel vet vad de talar om. Men det är inte alltid så — både den ena och den andra organisationen kan fela. Det har t. ex. gjorts gällande att en av Thunbolagets båtar gick med för litet folk på däck, då man tidigare haft sex man men nu endast hade fyra på däck. Detta fartyg hade emellertid rätt att gå med fyra man på däck därför att det numera sysselsattes i en trad där det inte fordrades mer än fyra man. Det är klart att sådana uttalanden är ägnade att väcka mycken förbittring, särskilt när de görs av folk som man trodde visste bättre.

Här sades att rederierna har profitintresse, och det är ju glädjande att detta

har uppdragats. Men när man insinuerar att rederierna skulle ha intresse av att minska besättningen för att spara in hyror, så visar det prov på en okunnighet, som man visserligen är ganska van vid i sådana sammanhang. Förhållandet är nämligen att om det kan påvisas att extra arbete får utföras av dem som är kvar, så skall hyran för den man, som inte kunnat anskaffas, delas på de besättningsmän som gör arbetet. När det gäller befålet skall övertidsersättning betalas för den ytterligare tjänstgöring som kan bli nödvändig, och detta ställer sig betydligt dyrare än om vanlig hyra utgått till det befäl som borde ha funnits. I sådana sammanhang kan man verkligen inte tala om att rederierna av profitbegär skulle vilja minska antalet ombordanställda.

Hela förklaringen är nog att det råder överfull sysselsättning här liksom i så många fack. Av den svenska handelsflottans anställda är 35 procent utlänningar, och i vissa båtar är utlänningarna 50 procent av besättningen. Under sådana omständigheter är det kanske ibland inte så lätt att vare sig i fråga om antal eller när det gäller kvalifikationer få en besättning och ett befäl som fyller alla krav.

Herr ADOLFSSON (k):

Herr talman! Först och främst skulle jag vilja säga till herr statsrådet, att jag inte har understått mig att försöka undervisa riksdagens första kammare om tragiken i de händelser som inträffat. Jag inser att envar känner den saken lika bra som interpellanten gjorde och har sålunda inte försökt komma med några pekpinnar. I stället har jag tagit dessa tragiska händelser som motivering för att till granskning föra fram en mycket allvarlig fråga i sammanhanget. Som vi vet gäller det då framför allt bemanningsföreskrifterna och vad som därmed sammanhänger.

Statsrådet säger att utredning pågår beträffande de katastrofer som drabbat Thunrederierna och att man måste avvakta utredningsresultatet. Ja, herr statsråd, det missnöje jag uttryckte beträff-

Ang. skärpta bestämmelser i fråga om fartygs bemanning, m. m.

fande innehållet i interpellationssvaret gällde inte i någon som helst mån frågan om statsrådets ståndpunktstagande eller icke till dessa katastrofer och de pågående utredningarna. Tvärtom understök jag i mitt anförande, att jag hade förståelse för att statsrådet inte ville fördjupa sig i detta ämne.

I det sammanhanget skulle jag vilja säga till herr Gorthon, att maningen till försiktighet i uttalanden om dessa katastrofer rimligtvis icke kunde vara riktad till mig eller grundad på det anförande jag tidigare höll — enligt mitt eget bedömande präglades det nämligen i högsta grad av försiktighet beträffande dessa katastrofer. Jag resonerade om saken i största allmänhet.

Vad herr Gorthon yttrade om vissa underbemanningsfrågor som förekommit i sammanhanget kan emellertid bli föremål för olika bedömningar, beroende av på vilken sida man står. Både maskinbefälsförbundet och sjöfolksförbundet har i inlagor till sjöfartsstyrelsen efterlyst varför det fartyg, som herr Gorthon avsåg och som förliste i Östersjön varvid två man omkom, fick avgå trots underbemanning. Sjöfolksförbundet framhöll djupt att ombord på detta fartyg, Östanhav, fanns endast två matrosar, en lättmatros och en jungman som däckspersonal. Herr Gorthon säger nu att denna mindre bemanning berodde på att fartyget gick i Östersjön i stället för som tidigare i Nordsjön. Den saken vill jag inte vid detta tillfälle ta upp till någon mer allvarlig granskning — jag framhåller endast att de som måste anses vara verkliga experter i detta hänseende, nämligen sjöfolkets olika huvudorganisationer, hävdar att det förhållandet, att fartyget skulle gå i östersjöfart, icke kunde motivera den förändring som vidtagits.

Nu tycks det mig att statsrådet var villig medge att frågan om befälhavarnas ansvar kan bli »litet knivig» till följd av att befälhavarna indirekt kan bli ut-satta för påtryckningar — jag tolkar hans yttrande så. Detta yttrande vill jag anknyta till vad jag tidigare sagt om bemanningsfrågan och frågan om far-

tygs gång i is. Tänk bara på en sådan sak som linjefarten! Rederierna lägger upp turlistor för ett helt år framåt. Om förseningar av en eller annan orsak inträffar, känner sig befälhavaren, som arbetar i rederiets tjänst, formligen piskad till att låta fartyget gå under alla slags förhållanden för att om möjligt inhämta den tid som har förlorats.

Det sker alltså en påtryckning indirekt mot befälhavaren, som måste försöka hålla takten med turlistan. Jag erinrar om att det häromåret var en kapten på en Trans-båt som åtalades för att han överträtt sjöarbetstidslagets bestämmelser. Han sade inför rätta att han inte alls varit utsatt för påtryckningar från rederiets sida. Ja, vad annat kunde han säga? Han var flera dagar försenad i förhållande till turlistan, när det som han åtalades för inträffade, och det är ju självklart att han kände sig helt enkelt piskad till att vidtaga sådana åtgärder som sedan föranledde åtal mot honom.

Innan jag slutar, kanske jag får knyta an ytterligare litet grand till vad statsrådet sade; jag tappade bort det i mitt förra anförande. Statsrådet erinrade om att fartygsinspektionen har möjlighet att stoppa fartyg, då fortsatt resa på grund av isförhållandena skulle medföra uppenbar livsfara för folket ombord.

Ja, ursäkta mig, men jag tillmäter inte den saken så överväldigande stor betydelse, ty hur gick det med Thuntank I, exempelvis? Det är naturligtvis mycket svårt att nu från talarstolen kategoriskt säga, att uppenbar livsfara förelåg för folket ombord vid det tillfället, så det vågar jag inte säga. Men att allvarliga risker kunde uppstå är väl ändå obestridligt! Men var fanns då fartygsinspektionen? Utfärdade den något förbud till förstärkande av Göteborgs iskontors allvarliga maningar att fartyget inte skulle gå ut? Nej, det hände ingenting.

Vi har här återigen en verklighet att redovisa bakom det som är bestämmelser, och det är tydligt att iskontoren borde få ge åtminstone ett interimistiskt förbud i avvaktan på en högre instans behandling av frågan.

Ang. skärpta bestämmelser i fråga om fartygs bemanning, m. m.

Slutligen, herr talman och herr statsråd, tycker jag att jag av herr statsrådets senaste anförande kan dra den slutsatsen att statsrådets intresse för att åstadkomma en verklig bemanningslag i vårt land är starkare än vad som framgick av formuleringarna i interpellationssvaret.

Herr statsrådet LANGE:

Herr talman! Det var ett yttrande av herr Adolfsson som uppkallade mig igen till ett genmäle.

Herr Adolfsson trodde sig ha hört att jag skulle anse att befälhavarens ansvar kanske kunde bli »litet knivigt», som han uttryckte sig, om befälhavaren ut-sattes för påtryckningar. Någoting sådant har jag aldrig gjort gällande. Svaret för en olycka som inträffar därför att befälhavaren låtit fartyget gå ut i strid mot bestämmelserna åvilar befälhavaren, det kan man inte komma ifrån. Jag har sagt att detta är en fråga som får handläggas vid domstol. Det är klart att när domstolen prövar ärendet kan möjligen förmildrande omständigheter anföras, liksom i andra ärenden, men svaret kommer befälhavaren *inte* ifrån. Rederiet kan också ställas till ansvar, såvitt jag förstår, och det blir domstolens sak att pröva huruvida det kan föreligga omständigheter av det slaget att rederiet gjort sig skyldigt till medverkan vid anstiftande av lagbrott.

Det finns sålunda föreskrifter som är avsedda att förebygga olyckor.

Man kan heller inte komma ifrån att — såsom herr Gorthon framhöll — olyckor kan inträffa av helt andra orsaker, och jag vill ge herr Adolfsson det erkännandet, att så realistisk var han i sitt första inlägg att han insåg att inte alla olyckor beror på brister hos fartygsinspektionen eller på otidsenliga bemanningsföreskrifter.

Jag vill vidare säga, att eftersom den utredning som nu är under överarbetning i departementet pågick ganska länge, så har jag klart för mig att det finns ett behov av en översyn av bemanningsbestämmelserna. Det är ju detta som

varit utgångspunkten för den pågående utredningen, och det är på grundval av denna utredning som jag räknar med att man skall kunna lägga fram ett förslag redan i vår att granskas av lagrådet och att det skall kunna komma förslag till riksdagen i år om ändrade bestämmelser i detta avseende. Men eftersom befälhavaren redan enligt nuvarande föreskrifter har skyldighet att ta föreliggande issituation i betraktande, innan han bestämmer sig för om han skall gå ut eller inte, kan jag inte se något behov av att skärpa bestämmelserna beträffande rätt att gå ut med fartyg. Det har också förekommit, herr Adolfsson, fall då fartygsinspektionen på grund av issituationen och fartygets beskaffenhet har hindrat fartyg från att lämna hamn. Det har uppgivits för mig att det förekommit vid flera tillfällen, att fartygsinspektionen helt enkelt vägrat fartyg att gå ut. Jag vill inte gå in på det enskilda fallet Thuntank I, men jag föreställer mig att därest gällande regler icke iakttagits så får frågan om ansvaret prövas, och denna prövning får i enlighet med gällande ordning bli domstolens.

Herr GORTHON (h):

Herr talman! Herr Adolfsson gör gällande den åsikten att det är de som har erfarenhet på detta område, nämligen besättningen ombord, som borde få lov att yttra sig huruvida det är lämpligt att reducera en däcksbesättning från sex till fyra man, när fartyget sysselsättes i annan trafik.

Jag vill säga att det är just vad som skett. Vi har ingen bemanningslag, och därför har det redan nu träffats en överenskommelse i gällande kollektivavtal om hur mycket folk som skall anställas på däck, och enligt denna överenskommelse, som har föreslagits av en kunglig kommission och godkänts av bägge parter, får det i östersjötrafik anses vara tillräckligt med fyra besättningsmän på däck i stället för sex.

Det finns alltså en överenskommelse, som har träffats mellan dem som får anses vara de ansvariga parterna ombord.

Interpellation ang. statlig studiehjälp till studerande vid brevskola

Överläggningen förklarades härmed slutad.

Föredrogos och hänvisades motionen nr 566 till behandling av lagutskott, motionen nr 567 till statsutskottet och motionen nr 568 till behandling av lagutskott.

Föredrogos och bordlades ånyo konstitutionsutskottets memorial nr 1, bevillningsutskottets betänkande nr 3, bankoutskottets utlåtande nr 3, första lagutskottets utlåtanden nr 1—3 och jordbruksutskottets utlåtanden nr 2—4.

Anmäldes och bordlades följande till kammaren överlämnade kungl. propositioner:

nr 29, med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa av Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens år 1962 vid dess fyrtiosjätte sammanträde fattade beslut;

nr 31, angående medelsbehovet under anslaget Flygförvaltningen: Avlöningar för budgetåret 1963/64;

nr 33, angående medelsbehovet under anslaget Marinförvaltningen: Avlöningar för budgetåret 1963/64;

nr 34, angående avlösning av vissa pensionsförpliktelser i Enskilda järnvägarnes pensionskassa; och

nr 35, angående överlåtelse av viss kronan tillhörig mark.

Interpellation ang. statlig studiehjälp till studerande vid brevskola

Herr WIKNER (s) erhöll på begäran ordet och yttrade:

Herr talman! I samband med studiecensal utredningens första betänkande framgick att brevskestuderande i förhållande till övriga studerande har ett mycket ringa stöd av staten, trots att deras utbildning är av betydande värde för samhället. Det gäller här en ganska stor kategori vuxna människor, ofta med knappa ekonomiska resurser.

De brevskestuderande som enligt nuvarande bestämmelser kan erhålla samhällets stöd är sådana som förbereder sig för examina (studentexamen, handelsgymnasiexamen, teknisk privatistexamen, realexamen, installatörsexamen etc.) och därför behöver delta i kompletterande muntlig undervisning, laborationer o. d.

Det statliga stöd som står dessa studerande till buds utgör f. n. maximalt 1 800 kronor för sammanlagt fem års studier åt studerande till studentexamen eller motsvarande och 1 500 kronor för sammanlagt fyra års studier åt studerande till realexamen och därmed jämförbara examina. Summorna utbetalas i sin helhet efter avlagd examen. Med tanke på att dessa studerande under den tid de genomgår muntlig undervisning oftast måste avstå från förvärvsarbete vore det uppenbarligen en fördel om det statliga stödet i stället fördelades årsvis. Visserligen praktiseras stundtals den metoden att korrespondensskolorna tar ut den del av undervisningskostnaderna som motsvarar det statliga stödet först då detta av staten utbetalas i samband med examen. Enligt uppgift anser sig emellertid skolorna kunna göra så endast i begränsad utsträckning. I de fall en för studier lämpad elev inte kommer i åtnjutande av denna förmån tvingas han studera under en ekonomisk press som uppenbarligen blir större än om han kunde få del av ett årligt fördelat statsstöd.

Bland brevskestolornas elever finns en grupp som nu inte erhåller något ekonomiskt studiestöd från statens sida men för vilken skäl synes föreligga att ett sådant stode till buds. Jag syftar på de elever som visserligen inte förbereder sig för en officiell examen men läser en större kombination för att förvärva en bestämd kompetens i yrkeslivet.

Med anledning av vad jag ovan anfört anhåller jag om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet få framställa följande frågor:

Anser statsrådet skäl föreligga att överväga möjligheten av att statlig stu-

Interpellation ang. de vid vissa B-skolor gällande reglerna för lärares tjänstledighet
diehjälpt utbetalas i delbelopp i relation till fullgjorda etapper i studierna?

Kan åtgärder väntas för att lämna statligt stöd åt brevskolastuderande som läser en större kurskombination i avsikt att förvärva en bestämd kompetens i yrkeslivet?

På gjord proposition medgav kammaren, att ifrågasvarande spørsmål finge framställas.

Interpellation ang. de vid vissa B-skolor gällande reglerna för lärares tjänstledighet

Ordet lämnades på begäran till herr SÖRLIN (s), som anförde:

Herr talman! Den otillräckliga tillgången på kompetenta lärare till grundskolans mellanstadium visar sig på åtskilliga håll innebära ett allvarligt men för undervisningen på detta stadium.

Svårigheterna accentueras av att gällande bestämmelser beträffande tjänstledighet för studier eller tjänstgöring vid annan skola ofta medför att just de skolor som lider av de största rekryterings-svårigheterna med avseende på lärare också synes få mottaga de förhållandevis flesta ansökningarna om tjänstledighet för sina ordinarie lärare. Som exempel kan nämnas att i ett län 30 landskommuner och köpingar våren 1962 uppgav att 20 lärare i A-skolformer var lediga för tjänstgöring i annan kommun medan 49 lärare i B-skolor åtnjöt tjänstledighet för samma ändamål. Härtill kom i de 30 kommunerna 12 tjänstledigheter för studier. För dessa sammanlagt 81 tjänstledigheter hade i icke mindre än 29 fall försöken att erhålla kompetenta vikarier misslyckats. Inom samma län hade hösten 1962 6 kommuner meddelat att 21 av lärarna i deras B-skolor tjänstgjorde i annan kommun.

Samtliga skolchefer i de refererade kommunerna hade uppgivit att förhållandena medfört stora olägenheter. Särskilt påtagliga är olägenheterna i B-skolorna. Det inträffar att vid en sådan skola över huvud taget ingen ordinarie

lärare är i tjänst. Vikarierna avlöser varandra tätt. De täta lärarbytena är erfarenhetsmässigt till skada för undervisningen — så mycket mera som de kombineras med de exemplifierade svårigheterna att erhålla vikarier med erforderlig kompetens.

Till detta hinder för önskvärd kvalitet på ungdomens undervisning, vilket givetvis i detta sammanhang är det väsentligaste problemet, kommer den ekonomiska synpunkten för de drabbade kommunerna. Dessa nödgas i många fall uppföra bostäder åt ordinarie lärare. Om denna ordinarie lärare inte uppehåller tjänsten utan ersätts av en tillfällig vikarie — ofta en ung människa med begränsat bostadsbehov — blir bostaden inte utnyttjad i den utsträckning som avsetts, och kommunen åsamkas stora kostnader.

Enligt uppgift händer det ofta att en kommun som söker lärare till en B-skola får sökande som på allvar planerar att verka vid en skola av denna typ. Samtidigt anmäler sig sökande med överlägsna meriter som därför får tjänsten men som inte har för avsikt att tillträda denna utan samtidigt söker och erhåller icke ordinarie tjänst vid olika högre skolformer eller också börjar en vidareutbildning, varvid han eller hon i båda fallen kan vara säker på att erhålla tjänstledighet från den ordinarie tjänsten vid B-skolan utan att någonsin ha tillträtt denna. Detta medför att ett förhållandevis stort antal ordinarie lärartjänster i B-skolorna måste upprätthållas med vikarier. En bidragande orsak till denna situation synes vara den nu gällande föreskriften att innehav av ordinarie folkskollärartjänst är ett villkor för lön enligt lönegrad 19, d. v. s. två lönegrader högre än om vederbörande icke innehar ordinarie tjänst. Om denna föreskrift sättes i kombination med gällande villkor för erhållande av ordinarie tjänst vid A- och B1-skola, nämligen att två år skall ha förflutit sedan sökande avlagt sin examen och att han eller hon fullgjort minst 256 tjänstgöringsdagar, medan liknande krav icke uppställs för ordinarie tjänst vid

Interpellation ang. de vid vissa B-skolor gällande reglerna för lärares tjänstledighet B2-skola, inser man lätt att detta animerar unga lärare att endast av formella skäl söka ordinarie tjänst vid B2-skola, klart medvetna om att de icke kommer att tillträda dessa tjänster. Den ordinarie tjänsten får nämligen för en sådan lärare betydelse endast därför att den avgör hans lön vid tjänstgöring som icke ordinarie lärare vid högstadieskola eller för vidareutbildning.

Förutsättningen för att kunna lösa de här antydda problemen synes mig vara att sökande som erhållit ordinarie tjänst vid B2-skola förpliktas att inträda i tjänst. Frågan om lönen vid vidareutbildning och tjänstgöring vid högre skolorformer synes mig böra lösas på annat sätt med beaktande av här påtalade konsekvenser av gällande bestämmelser.

Med stöd av vad ovan anförts hemställer jag om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet få framställa följande frågor:

Har statsrådet uppmärksammat de speciella svårigheter som orsakas av nu gällande tjänstledighetsregler för vissa skolor av B-form?

Om så är fallet har statsrådet för avsikt att vidtaga åtgärder för att i detta avseende uppnå ett bättre förhållande än det som nu föreligger?

Det sålunda begärda tillståndet lämnades av kammaren.

Anmälades och bordlades följande under sammanträdet till herr andre vice talmannen avlämnade motioner:

nr 569, av herr *Carlsson, Harry, m. fl.* i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 24, med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370), m. m.; och

nr 570, av herr *Larsson, Thorsten, m. fl.*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 24, med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370), m. m.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 17.00.

In fidem
K.-G. Lindelöw

Onsdagen den 13 februari

Kammaren sammanträdde kl. 14.00.

Föredrogs och hänvisades till behandling av lagutskott Kungl. Maj:ts proposition nr 29, med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa av Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens år 1962 vid dess fyrtio-sjätte sammanträde fattade beslut.

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

nr 31, angående medelsbehovet under anslaget Flygförvaltningen: Avlöningar för budgetåret 1963/64;

nr 33, angående medelsbehovet under anslaget Marinförvaltningen: Avlöningar för budgetåret 1963/64;

nr 34, angående avlösning av vissa pensionsförpliktelser i Enskilda järnvägarne pensionskassa; och

nr 35, angående överlåtelse av viss kronan tillhörig mark.

Föredrogs och hänvisades till bevillningsutskottet motionerna nr 569 och 570.

Föredrogs ånyo konstitutionsutskottets memorial nr 1, i anledning av att motionerna I: 189 och II: 113 om allmän flaggning å valdag hänvisats till konstitutionsutskottet.

Memorialet lades till handlingarna, och motionen nr 189 hänvisades till allmänna beredningsutskottet.

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av avtal mellan Sverige och Österrike för undvikande av dubbelbeskattning beträffande skatter å kvarlåtenskap.

Vad utskottet i detta betänkande hemställt bifölls.

Vid förnyad föredragning av bankoutskottets utlåtande nr 3, angående verkställd granskning av riksdagsbibliotekets styrelse och förvaltning, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo och lades till handlingarna första lagutskottets utlåtanden:

nr 1, i anledning av verkställd granskning av justitieombudsmannens ämbetsförvaltning; och

nr 2, i anledning av verkställd granskning av militieombudsmannens ämbetsförvaltning.

Föredrogs ånyo första lagutskottets utlåtande nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 16 februari 1934 (nr 19) om fullgörande i vissa fall av betalningsskyldighet i förhållande till utlandet m. m.

Vad utskottet i detta utlåtande hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 2, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1962/63, såvitt propositionen avser jordbruksärenden;

nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av vissa kronoegendomar, m. m.; och

nr 4, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse i vissa fall från betalningsskyldighet till kronan, m. m.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Interpellation ang. möjligheterna för unga kvinnor att erhålla önskad yrkesutbildning

Anmälde jordbruksutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 49, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1962/63, såvitt propositionen avser jordbruksärenden;

nr 50, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av vissa kronoegendomar, m. m.; och

nr 51, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrielse i vissa fall från betalningsskyldighet till kronan, m. m.

Skrivelseförslagen godkändes under förutsättning beträffande vart och ett av dem, att andra kammaren i avseende å motsvarande utskottsutlåtande fattade samma beslut som första kammaren.

Interpellation ang. möjligheterna för unga kvinnor att erhålla önskad yrkesutbildning

Fröken RANMARK (s) erhöll på begäran ordet och anförde:

Herr talman! I dagens allmänna debatt intar strävandena att eliminera det som brukar kallas den samhälleliga rollfördelningen mellan män och kvinnor en framträdande plats. Statsmakterna har — låt vara ännu i begränsad utsträckning — medverkat till att könsgränserna i detta sammanhang gjorts mindre restriktiva. Inte minst gäller detta inom yrkesundervisningen, som härvidlag spelar en avgörande roll.

I princip har man accepterat att ungdomens yrkesval icke skall vara avhängigt av könsgränser. Man är överens om det önskvärda i att flickornas yrkesval vidgas och att de, som så önskar, skall ha samma möjligheter som pojkar att utbilda sig i yrken, som tidigare betraktats som utpräglat manliga. Vid yrkesundervisningen möter man också i allt större utsträckning bland eleverna flickor, som tar dessa nya signaler på allvar. Inte minst gäller detta flickor, som önskar att efter fullbordad undervisning tillsammans med manliga kam-

rater göra sin arbetsinsats på tekniskt betonade områden.

Tyvärr händer det emellertid, att flickor som söker sig till sådan utbildning tvingas stanna utanför skolporten — inte därför att de inte kan beredas plats i undervisningen eller för att de skulle vara ovälkomna, utan därför att undervisningsanstalterna inte planerats för att även kunna ta emot kvinnliga elever. Det gäller härvidlag ofta små, triviala problem, som tämligen lätt borde kunna lösas och som absolut inte bör få stå hindrande i vägen för en flickas önskan att kvalificera sig för ett arbetsområde, där hon känner sig vilja göra sin arbetsinsats.

För några veckor sedan kunde man t. ex. i tidningarna läsa om en flicka som önskade utbilda sig till bilmekaniker vid en verkstadsskola. Enligt tidningsuppgifterna hade flickan avlagt realexamen med mycket goda betyg, och hon hade ett starkt intresse för bilmekanikeryrket. Hon kunde emellertid inte tas emot vid skolan på grund av att toalettrum för flickor saknades där. Hon tvingades härigenom att välja en helt annan yrkesbana, ett resultat som uppenbarligen strider mot våra principer för ungdomens utbildnings- och yrkesval.

Innan dessa principer trängt så långt ut i vår praktiska handläggning av yrkesutbildningsfrågorna, att sådana och andra lika triviala ofullkomligheter på det lokala planet eliminerats, kan vi inte säga, att de principer det här gäller blivit verklighet. Uppenbarligen är det i fall av här antytt slag slentrian och brist på omtänksamhet vid den lokala planeringen som utgör bromsen — svårigheter som inte synes mig vara omöjliga att övervinna.

Åberopande det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet få framställa följande frågor:

Anser herr statsrådet, att kvinnlig ungdom i tävlan med manlig skall beredas plats i yrkesskolorna för utbildning även i s. k. manliga yrken?

Om så är fallet, har herr statsrådet för avsikt att undanröja sådana här skäl

Interpellation ang. möjligheterna för unga kvinnor att erhålla önskad yrkesutbildning att avvisa flickor från önskad yrkesutbildning?

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

Anmäldes och bordlades en av herr *Sundin* under sammanträdet till herr talmannen avlämnad, av honom m. fl. undertecknad motion, nr 571, i anledning

av Kungl. Maj:ts proposition nr 28, med förslag till vissa kreditgarantier åt svensk varvsindustri, m. m.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 14.15.

In fidem

K.-G. Lindelöw

Fredagen den 15 februari

Kammaren sammanträdde kl. 14.00.

Justerades protokollet för den 8 innevarande månad.

Upplästes följande till kammaren inkomna ansökning:

Till riksdagens första kammare

För att kunna delta i EFTA:s ministerrådsmöte i Genève och Nordiska rådets sammanträde i Oslo får jag härmed anhålla om tjänstledighet från riksdagsarbetet under tiden den 18/2—den 22/2 1963.

Stockholm den 13 februari 1963

Gunnar Lange

Den begärda ledigheten beviljades.

Anmälades och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 52, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående fortsatt giltighet av lagen den 16 februari 1934 (nr 19) om fullgörande i vissa fall av betalningsskyldighet i förhållande till utlandet m. m.

Ang. det svensk-danska jordbruksavtalet

Herr statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet **HOLMQVIST**, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr Ferdinand Nilssons interpellation angående det svensk-danska jordbruksavtalet, erhöll ordet och anförde:

Herr talman! Ledamoten av denna kammare herr Ferdinand Nilsson har bett mig lämna vissa upplysningar angående det s. k. Kungälvavtalet.

Med anledning härav får jag anföra följande.

Sedan den 11 december förra året, då jag besvarade herr Nilssons interpellation

i samma ämne, har inte något nytt framkommit som förändrat bilden. Jag kan därför fatta mig kort.

Inledningsvis vill jag erinra om innehållet i överenskommelsen i fråga. Enligt paragraf 1 av överenskommelsen »har från svensk sida förklarats, att den svenska jordbrukspolitiken ej syftar till någon ökning av den svenska jordbruksproduktionen och att man kan räkna med, att den blivande produktions- och konsumtionsutvecklingen skall, inom ramen för det faktiska konsumtionsutrymmet, ge möjlighet för de danska producenterna att bevara sin marknad i Sverige för varor av intresse för det danska jordbruket och få andel i en ökning i förbrukningen i Sverige av ifrågavarande produkter».

Herr Nilsson åberopar vissa uttalanden från danskt håll i svensk press. Gentemot detta vill jag meddela att några framställningar från dansk sida inte har kommit den svenska regeringen till handa.

Slutligen vill jag begagna tillfället att rätta ett fel som interpellanten gjort sig skyldig till. Herr Nilsson tror, att de belopp som hittills tillförts Danmark utgjorts av medel, avsedda att täcka kostnaderna för jordbruksregleringen. Detta är en missuppfattning. De till Danmark överförda medlen har, som jag redan tidigare omtalat för herr Nilsson, bestridits av regleringsavgifter på fettvaror, d. v. s. avgifter som eljest inlevereras till statsverket. Stödet åt det svenska jordbruket påverkas alltså på intet som helst sätt genom dessa betalningar. Det svensk-danska jordbruksavtalet är godkänt av 1960 års riksdag, som även be-myndigat Kungl. Maj:t att utbetala de årliga belopp som förutsätts enligt överenskommelsen. De konstitutionella förutsättningarna är således helt klara.

Härmed, herr talman, anser jag mig ha besvarat interpellationen.

Ang. det svensk-danska jordbruksavtalet

Herr NILSSON, FERDINAND, (cp):

Herr talman! Jag ber att till statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet få framföra mitt tack i synnerhet för den beredvillighet och snabbhet varmed interpellationen besvarats.

Ur en viss synpunkt innebär detta ett tillgodoseende av ett väsentligt syfte med interpellationen. Jag hänvisade i den till uttalanden som i viss svensk press tillskrivits den danske jordbruksministern Karl Skytte och reflexioner som anknutits till dessa uttalanden, så att det även för en uppmärksam läsare måste framstå som svårt att avgöra i vad mån den danske jordbruksministern kan vara uppgiftslämnare.

Det sägs sålunda att danskarna avser att vinna eftergifter från vår sida när det gäller export av nötkött, i form av sänkning eller helt slopande av svenska införselavgifter för att stimulera den danska köttexporten hit. Den danske jordbruksministern uppges hänvisa till att de svenska priserna på nötkött hindrar ökad dansk export och måste sänkas för att genom därav ökad konsumtion en ökad köplust skall bereda rum åt den danska exporten hit.

Det har i svensk press i samband härmed också påståtts att den svenska regeringen skulle vara villig att gå de danska kraven till mötes. Jag framhöll i interpellationen önskvärdenheten av en klarhet, så att inte sådana rykten infekterar en förut irriterad opinion bland jordbrukarna. På sitt sätt kanske jordbruksministerns uttalande kan verka lugnande, och då har ju en del av interpellationens syfte tillgodosetts.

Härtill vill jag foga några ord i anknytning till att jag bekänner tre synder. Två synder har jag att bekänna för jordbruksministerns del och den tredje för min egen.

Jordbruksministern omnämnde inte i sitt svar vad jag frågat efter, och det kan i sammanhanget vara begripligt. Jag frågade i första hand efter upplysningar angående Kungälvförhandlingarna — inte bara det offentliga aktstycke som benämnes svensk-danska jordbruksavtalet. Vad jag ville få var upplysningar,

ägnade att klarlägga vilka åtaganden eller utfästelser som skapats och som kan beröra det svenska jordbruket och dess avsättningsmöjligheter på vår egen marknad. Av vad som har uttalats i dansk press får man intrycket att danskarna liksom var inställda på att det skulle gå mycket bra att komma med framställningar om sådana åtaganden.

Jordbruksministerns svar innebär ett återgivande av en redan offentliggjord passus i avtalet. Denna passus finns redan i handlingarna till proposition nr 25 år 1960, och jag har till yttermera visso skrivit av den — något utförligare än jordbruksministern har gjort i sitt svar — i min interpellation i frågan den 27 november 1962. Dessutom återkom jag till den när jag tackade för det svar jag fick då. Det är således idel välbekanta upplysningar.

Nu kan det sägas, att om man frågar efter allmänt kända ting skall man inte vara ledsen över att få allmänt kända ting till svar. Men, herr talman, det var inte så jag frågade. När man ser inte bara i våra tidningar utan också i statsrådsuttalanden i dansk press, vilka förhoppningar danskarna anser sig ha rätt att hysa, frågar man vilka grunder som kan ha förefunnits för dessa förhoppningar. Det är på den punkten jag befarar att jordbruksministern syndat litet. Han har varken lämnat några upplysningar om hur man i samband med utvecklingen av EFTA-avtalet tänkt sig anpassa det svensk-danska avtalet eller sagt att några sådana utvecklingslinjer inte har varit på tal.

Den andra frågan jag ställde avser i vilken mån överensstämmelse kan anses föreligga mellan den svensk-danska jordbrukspolitiken och sexårsavtalet samt däri normerade system med importavgifter. Jordbruksministern berörde själv i höstas frågan då han i interpellationssvaret till mig konstaterade att importen av jordbruksprodukter är fri och endast hindras av de i förhållande till prisutvecklingen anpassade importavgifterna. Men när samtidigt svenska jordbruksregleringsmedel, således accismedel som påverkar priserna på matfett, betalas

tillbaka till danskt jordbruk i proportion till erlagda importavgifter frågar man sig om detta kan stå i riktigt god överensstämmelse med vad det året före tillkomsten av det danska avtalet avslutade sexårsavtalet innehåller. Man ställer sig den frågan med ökad oro inför nya danska propåer på området.

Vi vet att Sveriges utrikesminister nyligen intervjuades i Danmark om saken, och vi vet att han välvilligt förklarade att Sverige skulle överväga kommande danska förslag. Vi vet likaledes att dansk press talat om en »tomhänt» svensk utrikesminister m. m. — man var tydligen besviken. Jag frågar, vilka förhoppningar man på dansk sida trodde sig ha rätt att hysa och hur detta skall passa samman med sexårsavtalet. Men frågan om sexårsavtalet och pengarna till det danska jordbruket går jordbruksministern inte in på. Den är dock av växande intresse allteftersom subventionerna från Sverige till danskt jordbruk ökar.

Till sist vill jag bekänna min egen försyndelse. Jag har kallat de accismedel som uttas på matfettvaror för jordbruksregleringsmedel, och det anser jag mig ha rätt till, då de utgör en väsentlig faktor när det gäller priser och avsättningsmöjligheter i fråga om matfett. Men i interpellationen har jag haft så bråttom att jag råkat säga att dessa medel sedan hamnar bland jordbruksregleringens pengar, och detta är felaktigt. Som statsrådet påpekat går pengarna till statskassan, och sedan går en större eller mindre del av dem till de danska jordbrukarna. Så var det med den saken. Men kvar står det som för svenska jordbrukare framstår såsom det väsentliga beträffande det danska avtalet: exportindustrien i Sverige får förmåner, men jordbruket får bära trycket av de svenska medgivandena.

Det är detta som gör att man med sådan oro ser fram mot de förhandlingar som kommer att upptas i samband med ett utbyggande av EFTA-konventionen. Man frågar sig, om jordbruket också skall få bära trycket av ytterligare tullreduktioner som görs för att större möjligheter skall skapas för industrien. Det

Ang. det svensk-danska jordbruksavtalet gör att vi med uppmärksamhet följer frågan.

Statsrådet säger att det hittills inte har gjorts några framställningar. Ja, det var för en vecka sedan — i fredags — som jag framställde min interpellation. Hade svaret dröjt något litet, hade de danska propåerna kanske kommit, och då hade vi kunnat diskutera dem. Men, herr talman, jag är ändå glad att jordbruksministern så klart har sagt ifrån att det för närvarande inte finns belägg för de rykten som har spritts i både svensk och dansk press. Jag tror att det i alla fall kan vara en behållning av den debatt som vi här för.

Herr statsrådet HOLMQVIST:

Till herr Nilsson vill jag säga att regeringen naturligtvis inte tar ställning till rykten som kan förekomma exempelvis i tidningsartiklar. Jag har också sett intervjuer med min danske kollega Skytte återgivna i svensk press. Jag vet inte om det som han skulle ha sagt är korrekt återgivet, men det är väl för mycket fegärt, herr Nilsson, att jag skulle ringa till honom för att fråga om han har någonting på hjärtat som vi kan resonera om i dag. Vi får väl invänta en framställning, och såsom jag sagt har någon framställning ännu inte kommit.

Sexårsavtalets förhållande till det bilateral jordbruksavtalet mellan Sverige och Danmark får väl anses vara avklarat genom att riksdagen har godkänt sexårsavtalet och likaså har godkänt denna uppgörelse med vårt grannland. Vad som kan komma i framtiden vet vi självfallet ingenting om. Det är mycket möjligt att det kan bli en diskussion om dessa ting framöver och att danskarna kan komma med propåer gentemot Sverige, som vi väl får vara beredda att ta ställning till när de en gång kommer.

Jag har svarat rätt snabbt på herr Nilssons interpellation, men det föreföll mig som om han menade att jag skulle ha väntat med att svara till dess frågan hade någon realitet. Kanske herr Nilsson då också skulle överväga, om han inte skall vänta med att ställa frågor till dess.

Ang. det svensk-danska jordbruksavtalet
att det finns någon bakgrund för frågorna.

Herr NILSSON, FERDINAND, (cp):

Herr talman! Första delen av jordbruksministrernas anförande nu kan jag bara instämma i. Jag förstår fullständigt att man inte kan ställa en interpellation eller en fråga så. Men det kan vara motiverat att man frågar: Finns det några särskilda anledningar för danskarna att hysa dessa förhoppningar? Det var därför som jag i motiveringen till interpellationen berörde detta och ansåg att frågan borde tas upp nu för att man skulle få belyst om det fanns någon grund för de danska förhoppningarna.

Men mina frågor, herr talman, ställdes inte om dessa saker utan om det i Kungälvsförhandlingarna gavs någon grund för de danska förhoppningarna — alltså inte i traktaten utan i förhandlingarna och vad som därvid sades eller protokollfördes. Det var detta jag hade hoppats att få höra någonting om.

Att jag var så ivrig att få veta i vad mån pressuppgifterna kunde vara berättigade, berodde naturligtvis på min önskan att de där ryktena inte skulle infektera stämningen i en situation som är irriterad nog ändå för jordbrukarnas vidkommande. Jag önskade få belyst vad ryktena var värda. Och det var därför det kunde vara bra att statsrådet svarade så pass snabbt. I det sammanhanget kunde jag dock inte underlåta att säga att även om detta hade sin fördel så kunde någon veckas ytterligare dröjsmål möjligen ha fört oss litet närmare klarheten. Men det vet jag ingenting om, och inte heller statsrådet ville ju säga någonting alldeles bestämt om framtiden.

Så ber jag att få erinra om ett stycke svensk historia. Det var en svensk jordbrukarrepresentant som resonerade med en dansk kung, och när resonemanget nått sitt slut sade han: »Än en gång lärer jag komma igen.»

Överläggningen ansågs härmed slutad.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet motionen nr 571.

Anmälades och bordlades Kungl. Maj:ts till kammaren överlämnade proposition nr 32, angående riktlinjer för organisationen av folkbokförings- och uppborädsväsendet, m. m.

Anmälades och bordlades
statsutskottets utlåtanden:

nr 1, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande utgifterna för budgetåret 1963/64 för kungl. hov- och slottsstaterna jämte i ämnet väckta motioner;

nr 14, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen behandlade för flera huvudtitlar gemensamma frågor jämte en i ämnet väckt motion;

nr 15, i anledning av väckta motioner om ändrad ordning för vissa anslagsuppförande i statsbudgeten;

nr 16, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1962/63, i vad propositionen avser justitiedepartementets verksamhetsområde;

nr 17, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksdagen för budgetåret 1962/63, i vad propositionen avser utrikesdepartementets verksamhetsområde;

nr 18, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1962/63, i vad propositionen avser försvarsdepartementets verksamhetsområde;

nr 19, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1962/63, i vad propositionen avser socialdepartementets verksamhetsområde;

nr 20, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1962/63, i vad propositionen avser finansdepartementets verksamhetsområde;

nr 21, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1962/

63, i vad propositionen avser ecklesia-
stikdepartementets verksamhetsområde;

nr 22, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition angående utgifter å tilläggs-
stat II till riksstaten för budgetåret 1962/
63, i vad propositionen avser handels-
departementets verksamhetsområde;

nr 23, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition angående utgifter å tilläggs-
stat II till riksstaten för budgetåret 1962/
63, i vad propositionen avser inrikes-
departementets verksamhetsområde;

nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition angående frågor om befrielse
från ersättningsskyldighet till kronan
m. m.;

nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition angående ersättning till Maj-
Britt Nyström m. fl.; samt

nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition angående försäljning av viss
allmänna arvsfonden tillfallen fast egen-
dom;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 1, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition nr 1, såvitt propositionen
angår det promilletal, varmed skogs-
vårdsavgiften för år 1963 skall utgå;
samt

nr 2, i anledning av Kungl. Maj:ts pro-
position med förslag till lag om ändrad
lydelse av 53 § 1 mom. kommunalskatte-
lagen den 28 september 1928 (nr 370),
m. m.;

andra lagutskottets utlåtande nr 1, i
anledning av Kungl. Maj:ts proposition
angående förslag till förordning med
provisoriska bestämmelser rörande ut-
bildningstiden för vissa värnpliktiga;
ävensom

tredje lagutskottets utlåtanden:

nr 1, i anledning av dels Kungl. Maj:ts
proposition med förslag till lag angä-
ende fortsatt giltighet av lagen den 3
juni 1955 (nr 272) om inskränkning i
rätten av förvärva jordbruksfastighet

(jordförvärvslagen) jämte i anledning av
propositionen väckta motioner, dels ock
motioner om åtgärder till befrämjande
av jordbrukets rationalisering; samt

nr 2, i anledning av Kungl. Maj:ts pro-
position med förslag till förordning om
ändring i folkbokföringsförordningen
den 28 juni 1946 (nr 469).

Herr TALMANNEN yttrade:

Jag vill fästa uppmärksamheten på att
till kammarens ledamöter delats en plan
för kommande plena under mars och
april. Vidare har delats en preliminär
plan för ärendenas fördelning på olika
arbetsplena för tiden till påskuppehål-
let.

Påskuppehåll har i planen upptagits
för tiden fr. o. m. lördagen den 6/4
t. o. m. tisdagen den 16/4.

En handelspolitisk debatt har uppta-
gits onsdagen den 13/3. Detta kan med-
föra att arbetsplenum erfordras freda-
gen den 15/3. Arbetsplena fredagar har
vidare upptagits före påsk eventuellt
fredagen den 29/3 och fredagen den 5/4
samt efter påsk fredagarna den 19/4 och
26/4. Till följd av att 1 maj infaller på
en onsdag utgår bordläggningssplenum
tisdagen den 30/4. Sista plenium i april
hålles fredagen den 26/4.

Slutligen vill jag fästa uppmärksam-
heten på att arbetsplenum, alltså ej blott
plenium för eventuella gemensamma vo-
teringar, hålles onsdagen den 17/4, som
är första plenium efter påsk. Därvid före-
slås att kvällsplenium ej hålles, detta för
att bereda partigrupperna tillfälle till
sammanträden på kvällen.

Justerades protokollsutdrag för denna
dag, varefter kammarens sammanträde
avslutades kl. 14.26.

In fidem
K.-G. Lindelöw