D • N

7/8 1954

Trafiken och myndigheterna

En cyklist eller mopedist svänger plötsligt utan varningstecken ut över körbanan; en bilist kör utan att stanna eller ens sakta in farten från en korsväg ut på en livligt trafikerad farled; två bilar förs i bredd genom en kurva eller över ett backkrön; en bil passerar en annan utan signal, och den omkörde svänger ut för en cyklist; ett fordon har parkerats i mörkret utan bakljus eller där sikten är skymd; farten från den breda korsningsfria huvudleden saktas inte ner tillräckligt då ett fordon kommer in i ett tättbebyggt samhälle; en järnvägskorsning utan betryggande säkerhetsanordningar passeras utan att motorfordonsföraren kontrollerat att banan är fri.

Det behövs knappast mer än dessa satser för att beskriva händelseförloppet vid det stora flertalet av de svåra olyckor som snart sagt dagligen inträffar på våra vägar och gator. I ett relativt stort antal fall är det fråga om rena vårdslösheten i trafiken. Försäkringsföretagen har på grundval av sitt material kommit till slutsatsen att det finns ett antal "motorfordonsdrullar" som far fram på våra vägar och ställer till livsfarliga situationer. Man behöver inte färdas kring särskilt mycket för att få samma intryck. Några få som kör vårdslöst, med fullständig nonchalans gentemot sina medtrafikanter — det må vara cyklister som envisas med att köra i bredd eller bilister som kör om utan urskiljning — skapar orosmoment, risktillfällen, som annars kunde undvikas. Men mycket ofta är det också fråga om "små" fel från de eljest hänsynsfulla och noggranna. Den vanligen försiktige tar plötsligt "en chans", visar för ett ögonblick en tanklöshet som kan bli livsfarlig. Så är det hänt. Polisen fastställer skulden till det inträffade — utan att vi har någon orsak att tala om trafikniding eller fartdåre. Långtifrån alltid beror olyckorna på för hög fart eller annan vårdslöshet. Skulden ligger ofta i sista hand på ett helt annat plan: vägarna svarar inte mot den snabbt växande trafikens behov, övervakningen är otillräcklig och trafikbestämmelserna är på viktiga punkter oklara.

Att huvudorsaken till uppgången i olycksfallsstatistiken är den starkt ökade trafiken är utan vidare klart. I själva verket har trafikintensiteten ökat i betydligt snabbare takt än antalet olyckor. Skaran av utpräglade vägmarodörer till trots vore det ett misstag att föreställa sig att trafikkulturen försämrats. Siffrorna ger i stället vid handen att den förbättrats, att folk lärt sig att vara försiktigare, att ta hänsyn. Före kriget uppgick antalet olyckor med dödlig utgång till 547 (år 1938) och 568 (år 1939). 1951 och 1952 var motsvarande siffror 662 respektive 644. Det betyder en uppgång med 20 procent, samtidigt som trafikmängden kan beräknas ha stigit med nästan jämnt 100 procent. 1953 inträffade 816 dödsfall till följd av olyckor i trafiken, vilket betyder en uppgång med 40 procent från före kriget och 23 procent jämfört med 1952. Under 1953 låg det inregistrerade antalet bilar och bussar 17 procent högre än 1952 — samtidigt ägde en betydande ökning rum i motorcykel- och framför allt mopedtrafiken. Allt som allt kan man räkna med att trafikmängden 1953 låg omkring 30 procent högre än 1952 och 150 procent högre än före kriget. I själva verket har säkerligen trafikintensiteten stigit än våldsammare än vad sådana uträkningar på grundval av antalet fordon visar.

Dessa siffror betyder naturligtvis inte att vi kan slå oss till ro, att allt skulle vara bra så länge antalet svåra olyckor sjunker i förhållande till trafikintensiteten. Tvärtom måste allt göras för att hejda stegringen i olycksfallsstatistiken, för att så långt möjligt minska antalet olyckstillfällen.

Det måste, tyvärr, fastslås att myndigheterna inte i tid insett vilka faror som den starkt stegrade trafiken skulle medföra, inte i tid ingripit för att skapa den säkerhet på gator och vägar som över huvud kan skapas. I särskilda fall — det må gälla obevakade järnvägsövergångar, farliga kurvor eller vägkorsningar — har tvärtom en upprörande likgiltighet visats: först efter en rad svåra olyckor har dödsfällor undanröjts eller ordentliga varningssignaler uppsatts. Också generellt sett gäller att de makthavande visat alltför litet intresse. Den Mossbergska utredningen borde ha satts i gång långt tidigare. De välbehövliga åtgärder den har drivit fram har nu vidtagits så sent att verkningarna inte kan göra sig gällande förrän till hösten, dvs. e f t e r de farliga sommarmånaderna det är då trafikintensiteten ökat mer än någonsin. Det var ett oförlåtligt dröjsmål att de nya direktiven till polisen och den nya tekniska utrustning som myndigheterna nu skall få kom först sommaren 1953 — efter fyra fem år av oavbruten, våldsam stegring i trafikmängden.

En liknande brist på intresse för trafikens behov har gjort sig gällande i fråga om vägbyggena — även om de senaste åren i och för sig tacknämliga förbättringar vidtagits. Våra vägar är alltjämt mestadels för smala, för krokiga, allmänt dåligt skötta. Rikshuvudvägen nr 1, för att ta ett direkt skandalöst exempel, är fortfarande på långa sträckor en enda oavbruten serie av dödsfällor; smal, med dålig sikt, slingrar den sig genom ett stort antal tättbebyggda samhällen och saknar miltals parkeringsanordningar.

Också beträffande trafikbestämmelserna föreligger, trots de förbättringar som den nya stadgan medfört, stora brister. På flera viktiga punkter — just sådana som anges i den inledningsvis gjorda uppräkningen av anledningar till olyckor — är bestämmelserna oklara, saknar den fasthet och entydighet som krävs för att folk skall veta vad de har att rätta sig efter. I Förenta staterna med den stora erfarenhet man där har av trafikproblemen har man funnit rakt motsatt system oundgängligt: enkla, klara regler med skuldbördans övervältrande helt på den som bryter mot dessa grundbestämmelser. Det borde slås fast också här att den e n s a m har skulden som ändrar körriktning, som ger sig ut på huvudväg utan att stanna och försäkra sig om att ingen fara föreligger, som vid likvärdiga vägar bryter mot vänsterregeln, som korsar motgående körfiler, som parkerar olämpligt.

Vi får nu något fler poliser ute på vägarna. Det är utmärkt. Men det räcker inte. Dels blir antalet trafikpoliser ändå för litet, ytterligare ett par hundra skulle behövas, dels fordras det mer än många polismän i trafiken. Vägarna måste göras från trafiksäkerhetssynpunkt bättre: med goda omkörningssträckor, vägledande reflexanordningar för körning i mörker, anslagstavlor som syns och upplyser om för säkerheten väsentliga saker — många onödiga skyltar kunde i gengäld tas bort, de endast förbryllar —, med signalljus vid farliga korsningar och övergångar, med ordentliga parkeringsuttag, med friare sikt vid korsningar. Trafikbestämmelserna måste göras mer entydiga, mer bestämda, övervakningen skärpas.

Det krävs krafttag på lång sikt, inte tillfälliga utryckningar från myndigheternas sida, om vi skall lyckas efterkomma parollen: H e j d a t r a f i k d ö d e n!

Aktuell inför valrörelsen
Sven Rydenfelt
Kommunismen i Sverige
En kartläggning som omfattar varje svensk kommun
"Var och en som under den kommande valrörelsen kan komma att få om än aldrig så liten beröring med kommunistiska ombudsmän, stadsfullmäktigeledamöter ell. riksdagsmän, rekommenderas den till livligt studium."
Fil. lic. Lars Freeman i Göteborgs-Tidningen
"en fascinerande reseskildring från.. Kommunist-Sverige."
BVL i Industria
"ett lättflytande och medryckande språk, som gör hans bok tillgänglig och högst läsvärd även för den stora allmänheten."
Fil. mag. Alarik Roos i Samtid och Framtid
Pris 18:—
Gleerupska U. B:s förlag, Lund

Det svenska kungaparet

verkade före och under det första världskriget nära nog som representanter för den tyska statsledningen; i inrikespolitiken arbetade de under kontakt med denna statsledning i högerns tjänst och sökte öppet eller genom intriger hindra demokratins genomförande och komma den liberala ministären Staaff till livs. Detta är tidigare känt — särskilt genom Axel Brusewitz och Torsten Gihls studier — ehuru det förnekats eller bortförklarats på de håll där man på grund av partiintresse eller vördnadskomplex vill framställa kungligheten som statsintressets vårdare. Till det mest komprometterande som avslöjats hör de kungliga försöken att förmå Italien och Rumänien att inte sluta sig till ententen under förtäckt hot om svenskt inträde i kriget på tysk sida. De kungliga följde härvid en tradition: redan Oscar II hade med Tyskland stämplat mot Norge under den tid han var kung i detta land.

Professor Folke Lindbergs föredrag vid historikerkongressen i Åbo visar emellertid att man gick än längre än tidigare varit känt. Kungaparet sökte få igenom en svensk-tysk allians, som visserligen inte skulle träda i funktion annat än vid ett ryskt ultimatum, men vars offensiva tendens framgår av att Sverige under beskydd och medverkan av Tyskland skulle göra invasion i Finland. Mot regeringen Staaff brukade de kungliga i samarbete med ledande högermän skilda angreppsmetoder och lyckades småningom att få ministären avlägsnad genom borggårdskuppen i februari 1914. Även i detta sammanhang fungerade kungen snarast som frivilligt ombud för Tyskland. Hur eftergivna de kungliga var mot Tyskland och hur hänsynslöst de uppträdde mot den av riksdagsmajoriteten stödda regeringen belyses av att den tyske utrikesministern beordrade sin minister i Stockholm att med försiktighet använda sitt inflytande över drottningen i regeringsfrågan.

Det är inom vida kretsar väl känt att de kungliga intrigerna och planerna var än mera långtgående och farliga. Källmaterialet i offentliga arkiv borde omedelbart och utan inskränkning göras tillgängligt för forskningen, så att äntligen full klarhet vinnes. Dynastin och andra inblandade kan inte längre vinna något avsevärt genom strävan att tysta ned skandalen.

Det är inkonsekvent, säger socialdemokraterna,

att klaga över att partiet inte förverkligar sitt socialiseringsprogram, om man är motståndare till socialisering. Det är en lustig reflexion, av allt att döma på vissa håll framförd ärligt och på fullt allvar. Vi är mot den allmänna socialiseringslinje som socialdemokratin framför programmatiskt; en utveckling i den riktningen vore farlig för välståndet och framför allt för den medborgerliga friheten. Men vi är också mot att partiet förkunnar socialisering utan att göra något åt saken; det finner vi vara ett skoj med väljarna, som inte blir smakligare därför att det redan bedrivits under årtionden. Slopa socialiseringen både i program och i praktik, lär som ni handlar — är den uppmaningen verkligen så svår att fatta?

PRESSGRANNAR

Om man uttrycker sin högaktning för principlösningarna, finns det plats för en tämligen bister kritik i fråga om detaljerna, skriver Morgon-Tidningen (s) om det framlagda utredningsförslaget till schablonavdrag vid beskattning:

För det första är omkostnadsavdraget alltför knappt tilltaget. 100 kr. förslår inte. Dubbelt upp är det första bud man kan reflektera på — i Stockholm uppgår ju enbart spårvagnskostnaderna för många skattebetalare till denna summa. Visserligen är det meningen att ingen skall bli lidande på förenklingen, d. v. s. den som verkligen har högre omkostnader än den föreslagna summan skall som förut få dra av dem. Men meningen var ju att befria medborgarna från besvär, och det syftet vinner man inte, om man stannar vid en så blygsam summa som 100 eller i Stockholm ens 200 kr. Utredningsmännens avvägning mellan de avdragsfria beloppen för omkostnader resp. kapitalinkomst förefaller, i varje fall på det material som hittills föreligger, icke självklar. Ett frågetecken kan också sättas för förslaget till omläggning av folkpensionsbeskattningen. En omläggning är angelägen, men man får akta sig för att göra den så, att resultatet blir en högst tveksam omfördelning av skattetrycket.

Kom inte och säg att folkpensionärerna, egnahemsägarna och andra småsparare har ett större intresse av de speciella lättnader som nu föreslagits för deras del, framhåller Upsala Nya Tidning (fp):

Det övervägande flertalet folkpensionärer, däribland samtliga de mest behövande, är nämligen redan nu skattefria, låt vara att deras skattefrihet uppnås på en ovanligt krånglig väg. Och för de folkpensionärer som utöver pensionen har en mera avsevärd inkomst gäller i stor utsträckning, liksom för egnahemsägarna och småspararna, att en 10-procentig sänkning av inkomstskatten till staten skulle ge dem större lättnad än de föreslagna specialbefrielserna. Över huvud är det utomordentligt svårt att överskåda hur de 200 miljonernas skattelättnad enligt sakkunnigeförslaget skulle fördela sig. Betänkandets huvudsyfte är ju inte heller att minska skattebördorna, utan att förenkla och begränsa det myckna improduktiva arbetet med deklarering, taxering och uppbörd.

Skattelagssakkunniga har framlagt ett väl genomtänkt förslag i en starkt begränsad skattefråga, anser Svenska Dagbladet (h):

De ha skilt sig väl från sin uppgift och angripit de olika problemen utifrån rent praktiska i stället för politiska utgångspunkter. Det är därför att hoppas att deras betänkande också kommer att läggas till grund för en kommande lagstiftning. Man kan dock inte blunda för de statsfinansiella konsekvenserna. Reformen kommer att kosta staten omkring 110 milj. kr., vartill komma minskade inkomster för kommunerna på 85 milj.

Man kan vänta avsevärda justeringar innan förslaget läggs fram för riksdagen.

Vad menar hr Erlander med ordet komprometterа? frågar Handelstidningen (fp). Att betona gemenskapen i politiska och militära intressen mellan Sverige och dess skandinaviska grannar, är detta otillbörligt?

Ordet komprometterа skorrar i ett annat sammanhang också. Hr Erlanders kollega i utrikesdepartementet har unnat sig åtskilliga beskäftigheter och ställningstaganden, som alla vittnar om att han tolkar neutraliteten rymligt för egen del. Det fanns en tid när han med surmulet ogillande hälsade varje initiativ demokratierna tog för att övervinna sin militärpolitiska söndring. Denna egenartade misslynthet kulminerade när han trädde ut ur sin isolering för att hindra den europeiska försvarsgemenskapen och stå fadder åt ett neutralt Tyskland. Oombedd anmälde han sig som rådgivare, men alldeles förbisedd blev han inte; i Moskva, åtminstone, måste episoden ha väckt förnöjelse.

Där läsaren av arbetarrörelsens efterkrigsprogram i dag, tio år senare, har en känsla av att röra sig på en kyrkogård med gravvårdar över svikna förväntningar och felspekulationer, är den liberala skriften "Efterkrigstidens samhälle" till allra största delen fortfarande up to date, skriver Eskilstuna-Kuriren (fp):

Många av de krav och önskemål, som där framfördes, äro i dag genomförda, andra stå inför sin fullbordan. Det är nu ingalunda ett partis förtjänst. Det mesta av vad som uträttats, bland annat på det sociala området, under efterkrigstiden, har, som bekant, utformats i samförstånd och under praktiskt taget allas medverkan. Hur levande är, skulle man vilja tillägga, ännu i dag en av de inledande grundteserna i folkpartiprogrammet: "skola hela folkets krafter kunna mobiliseras, måste vi undvika tvångsorganisationer av statssocialistisk eller annan typ, som snärja den enskildes handlingsfrihet, samt stäcka hans initiativförmåga och handlingskraft". Helt har väl heller inte folkpartiet lyckats följa denna liberala paroll under de år av allmänt kompromissande, som gått sedan 1944, men så långt i ideologisk självutplåning som den svenska socialdemokratin har det aldrig nått. Dess tioåriga programskrift kan läsas med behållning än i dag, vilket är mera än man kan säga om den socialdemokratiska.

Attlee och Bevan hit på snabbvisit

En brittisk delegation från labourpartiet omfattande partiledaren Attlee, förre hälsovårdsministern Aneurin Bevan, förre försäkringsministern Edith Summerskill, partiordföranden Wilfred Burke, generalsekreterare Morgan Phillips och partistyrelsemedlemmarna Harry Earnshaw, Henry Franklyn och Sam Watson, övernattar i Stockholm mellan den 9 och 10 augusti på flygresa till Kina.

Partidelegationen, som inbjudits av kinesiska staten, sammanträffar på kvällen den 9 med representanter för svenska socialdemokratiska partiet, bl. a. utrikesminister Undén, statsråden Gunnar Sträng och Ulla Lindström, LO-chefen Axel Strand med flera.

Segla inte till Åland utan anmälan i tullen!

Att man inte utan vidare får lämna de svenska farvattnen med segelbåt och t. ex. sticka över till Åland tycks inte alla känna till. Några fall har i sommar anmälts till tullmyndigheten, som dock beträffande samtliga lämnat åtalseftergift, då det visat sig uppenbart att vederbörande handlat i god tro.

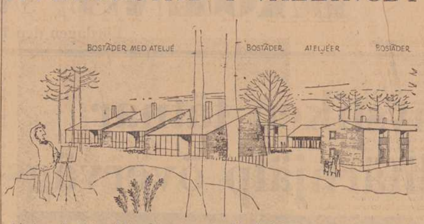
Bland de anmälda fallen är också en segelflygare, som med sitt plan gav sig över Ålands hav och återvände med båt. Alla har försvarat sig med att de trodde att alla formaliteter numera var slopade i samband med de nyligen införda lättnaderna i de internordiska kommunikationsmöjligheterna. Segelflygaren hade gått upp från Skarpnäck och konstaterat att vädret var så vackert att han plötsligt beslöt sig för att kvista över till Finland. Det gäller alltså att anmäla sig hos tullen."

Bra betyg åt Tromtölägret

Världsscoutchefen, lady Baden Powell, lämnade Tromtölägret på fredagseftermiddagen efter att grundligt ha sett sig omkring och hälsat på hos alla flickscouterna i deras byar. Åtskilliga byar lämnade henne minnesgåvor. Hon uttalade sin tillfredsställelse med ordningen och flickornas uppförande.

(DN, Karlskrona.)

ATELJÉSTAD I VÄLLINGBY



Arkitekterna Jon Höjers och Sture Ljungqvists förslag till en "ateljéby" vid Tornedalsgatan i Vällingby, mellan den moderna bebyggelsen och grönområdet framför Spångas villor.

Stan planerar konstnärsbyar på Söder och vid Liljevalchs

Inom en snar framtid kommer antingen startsignalen att ges för byggandet av en konstnärsstad ute vid Tornedalsgatan i Vällingby, eller också kommer drömmen om ett ateljékvarter där ute att gå i kvav. Det troligaste är att det blir startsignal, för Stockholms stad står bakom det projekt som arkitekterna Jon Höjer och Sture Ljungqvist lagt fram och som HSB:s styrelse om en tid ska ta ställning till. Går projektet igenom — som det ser ut att göra — skulle arbetet kunna starta före jul och kvarteret vara klart till julen.

Det är ursprungligen fastighetskontoret som kommit fram med förslaget om en "ateljéby" ute i Vällingby.

— Det kanske inte är utan att stan har lite ont samvete när det gäller konstnärerna, säger målaren Nils Zetterberg, som är ordförande i Ateljénämnden inom KRO, Konstnärernas riksorganisation.

Senast vi hade en rundfråga ute visade det sig att det var 200 konstnärer som saknade ateljé — siffran är säkert mycket högre. Fler och fler ateljéer rivs och försvinner med Norrmalmsregleringen, och inga nya byggs.

Vällingbyprojektet har försinkats av de samtida planerna på en ateljéstad ute vid Liljevalchs konsthall, på tomten mellan konsthallen och sjön. Där var det tal om att KRO skulle få en ny byggnad. De planerna dog ut, men tanken att tomten skulle vara reserverad för konstnärerna levde kvar och tog sig uttryck i projektet om en konstnärsby med ateljéer. Det har lovats en snabbutredning om möjligheterna, och det löftet har antagligen skymt bort Vällingby och försenat planerna där.

Ateljébyar hägrar på Södersberg

Det samvetsömma Stockholm har också fört fram andra förslag, eller rättare hägringar, för de ateljéhungriga konstnärerna. Det gäller Yttersta Tvärgatan på Söder, där ateljéer skulle plockas in utan att störa den övriga bebyggelsens karaktär av kulturreservat. Ett annat projekt gäller Mariaberget på Söder, vid Asögatan. Men, ack — det är bara hägringar.

Planerna för kvarteren Provpåsen, Efterkravet, Varuprovet och Postförskottet i Vällingby är mer solida, de finns färdigritade och i modell hos arkitekterna Höjer och Ljungqvist. Det är dels radhus, sammanbyggda med ateljéer, dels radhus som är rena bostadshus med en länga ateljéer som är helt skilda från dessa. Det senare systemet påminner om det som finns på sina håll i Paris. De tio "friliggande" ateljéerna vetter mot norr och det grönområde som skiljer det moderna Vällingby från Spångas gamla villabebyggelse.

Området ska inte bara bebos av konstnärer — det anses inte lyckat att de grötar sig samman i en yrkesgemenskap där ute — och kanske lånar penslar, tior och idéer av varandra... Nå, det är väl ingen fara, men idén med en liten by där alla har samma yrke kan inte anses idealisk.

En del av radhusen blir antagligen Stockholmstraktens minsta — tre rum och kök, sammanlagt inte över 70 kvadratmeter. Ateljéutrymmet blir 36 kvadratmeter — idealmått, enligt ateljénämndsordföranden Zetterberg. Det troliga är att det blir en bostadsförening. Det är dyrare att bygga ateljéer än bostäder, trots att en skulptur- eller målarverkstad alltid är ett enklare rum. Det beror på att bostadsbyggandet är subventionerat, men det är inte uppförandet av ateljéer.

Givetvis har konstnärsfamiljer med barn företräde — en lista på tio familjer kommer att upprättas om startsignalen för bygget ges. Men i en del av husen finns avskilda rum som man kan tänka sig att hyra ut, vilket ger en antydan om att ungkarlar kanske kan få komma dit och sedan hyra sig in i någon ateljéhörna.

Hur som helst: Vällingby står alltså berett att hysa några — några få — av Stockholms husvilla konstnärer. Men man får hoppas att projekten på Djurgården och Söder inte tappas bort för det och att stadens fäder tänker på målarna och skulptörerna.

Jolo

Konstnären Nisse Zetterberg (t. v.) och arkitekten Jon Höjer med modellen till Vällingbys konstnärsstad.

Högerledaren:

Öppen diskussion önskvärd kring utrikespolitikens mål

— Vi hoppas alla på en växande självbesinning hos de aggressiva krafterna, som hittills spekulerat i fjärrstyrd världsrevolution och på världsherravälde, sade högerledaren Jarl Hjalmarson vid ett sammanträde på fredagen med högerpartiets riksdagsgrupp och representanter för högerpressen.

Detta är förutsättningen för en bestående fred, fortsatte han. Några säkra tecken på verklig förändring av världspolitiken har vi dock inte. De förslavade folken är fortfarande förslavade. Miljoner människor lever alltjämt i landsflykt, därför att de i avgörandets stund valde friheten. Åtskilliga av dem som mest högljutt talar om avrustning härskar över miljonarméer som ständigt står under vapen och i länder som i en för oss västerlänningar obegriplig utsträckning är genommilitariserade.

Fredsviljan skyddar ej för angrepp

Vårt land är ingen stormakt. Dess litenhet ger emellertid lika litet som dess självklara fredsvilja skydd för angrepp. Alldeles på andra sidan Östersjön hade små folk i kamp och arbete vunnit sin frihet. Utan hänsyn till rätt och rättfärdighet krossades de. De hade litat för mycket på traktatens vackra ord om evig vänskap och gott grannskapsförhållande.

Låt oss göra vad som står i vår makt för att ge den internationella organisation som arbetar för frihet och fred åt alla folk verklig styrka till handling, sade högerledaren vidare. Låt oss fördenskull icke ett ögonblick glömma att sådan världen alltjämt är måste vi hålla ett starkt försvar och föra en utrikespolitik som ger oss rätt att göra anspråk på den fria världens solidaritet.

Alliansfrihet — handlingsfrihet

Fortsatt alliansfrihet betyder fortsatt svensk handlingsfrihet — däremot ingalunda att vi skulle vara förbjudna att söka det samarbete inom och utom Skandinavien, som ur svensk försvarssynpunkt klart framstår som omistligt. Vi är varken genom avtal eller av hänsyn till humöret i främmande huvudstäder begränsade i vår rätt att på det sätt som passar våra livsintressen bäst förbereda skyddet för vår frihet för den händelse att den yttersta påfrestningen skulle komma.

Det är i dag lika naturligt för oss att hålla kontakt med våra nordiska grannar och med de fria demokratierna som det för något år sedan var att köpa de stridsvagnar vi behövde i England utan att fästa avseende vid att detta land är en huvudmakt inom Atlantpakten. Vi har inte resurser nog att ensamma följa takten i krigsteknikens utveckling på alla områden. Därför är vi hänvisade till att hämta råd och rön i de länder från vilka inga faror för vårt oberoende hotar — från västerns länder. Detta är nödvändigt för att vi skall kunna organisera det försvar atombombens och robotvapnens tid kräver.

Fri och öppen diskussion kring utrikespolitikens mål och medel skapar klarhet. Jag tror lika litet på hemligstämpeln som på metoden att med utgångspunkt i något slags utrikespolitiskt katekesförhör stämpla alla som begär att få tänka själva som kättare, slutade talaren.

Klart för SAS-rutt Grönland—Los Angeles

Genom notväxling i Washington på fredagen har överenskommelse träffats mellan regeringarna i Sverige, Danmark och Norge å ena sidan samt Förenta staternas regering å den andra om upprättande av en ny flyglinje mellan Skandinavien och Förenta staterna via Grönland.

Överenskommelsen innebär att ett eller flera skandinaviska lufttrafikföretag erhåller tillstånd att under en försöksperiod på tre år trafikera en flyglinje från Sverige, Danmark och Norge via Grönland till Los Angeles i båda riktningarna samt att ett eller flera amerikanska lufttrafikföretag, som utsetts av Förenta staternas regering, äger motsvarande rättigheter.

Vilsegångna flickor levde på blåbär

Två Stockholmsflickor, Agneta Forsselius, 11 år, och Maj Lindqvist, 7 år, gick natten till fredagen vilse i skogarna vid Hemsjö, Ragunda. Vid 8-tiden på fredagen kom de fram till landsvägen en halvmil från vistelseorten. Flickorna hade livnärt sig på blåbär och befann sig i bästa kondition. Ett uppbåd på 30 personer hade sänts ut för att söka efter dem.

(TT, Östersund.)

DAGENS NYHETER
TEGELBACKEN, STOCKHOLM 1
Telefon 22 40 00
för rikssamtal: 22 40 20
Telegramadress: Dagensnyheter
Postgiro- 1616 (för annonser)
nummer 1617 (för prenumeration)
Chefredaktör: Herbert Tingsten
(Träffas säkrast kl. 12.30—14.30)
Politisk huvudredaktör: Leif Kihlberg
Redaktionschef och ansvarig utgivare: Sten Hedman
Dagens Nyheters Aktiebolag: Verkst. direktör: Helge Heilborn
PRENUMERATIONSPRISER
A — Stockholmsupplagan

		Stor-Sthlms tidningsområde	Övriga landet
Månad	kr.	6:50	6:—
Kvartal	kr.	19:—	17:50
Halvår	kr.	37:50	34:50

ANNONSPRISLISTA
daterad 1/1 1954 tillhandahålles på begäran.
Från starten nr 30068
Dagens Nyheters tryckeri, Stockholm 1954.

Hel familj...

(Forts. från sidan 1)

Den omkomna sexåringen Mona Andersson.

Röinge by, och först gick Aina, därefter Arne och sist jag med Mona vid handen. När vi kom fram så att vi hade fri sikt till vägskälet, ett 70-tal meter, fick vi se bilen, som körde in på vägen med hög fart. Den sladdade i kurvan och for sen från den ena sidan till den andra.

Jag skrek till Aina att hon skulle hoppa upp på stengärdsgården på högra sidan av vägen. Samtidigt tog jag tag i Arne och drog upp honom på muren. Mona kom väl efter. När bilen törnade mot muren slungades vi ner i åkern, där vi blev liggande.

Maken anade olycka

Hennes make, verkstadsarbetaren Knut Andersson, som stått på gårdsplanen och sett efter dem, förstod genast att en olycka skulle ske när han såg bilen sladda genom kurvan. Han tänkte då inte på familjen, men begav sig springande i väg mot platsen och var redan halvvägs framme då olyckan skedde. En annan granne kom till platsen med bil och körde Mona till läkare. Fru Andersson fick mindre skador i vänstra foten, och Aina slog huvudet i, men inte allvarligt.

— Jag försökte rädda flickan, säger tävlingsföraren, men det gick ju inte. Jag höll högst 45 km, inte 80, som vittnena säger, och detta vitsordas av den passagerare, en konditor i Hässleholm, som var med i den hyrda bilen. Jag kör inte speedway på vägarna.

Jag kom för långt ner med bakändan i kurvan, och bilen höll på att kasa ner i diket i det lösa gruset. När jag fick upp bilen på vägen sladdade den från den ena sidan till den andra. Barnen och fru Andersson slängde sig upp över gärdsgården, bara Mona sprang rätt emot, och då körde jag upp på stenmuren. Mona hade samtidigt sprungit ditåt, men bara fått över ena benet. Det var det andra bilen klippte av.

Det var en ren olyckshändelse, och jag försökte rädda flickan genom att köra upp på gärdsgårn. Jag försökte, och annat kan jag inte säga till mitt försvar.

Bilen skrapade 13 meter längs stenmuren från det ställe där den först stötte emot. Den blev hängande på muren med två hjul på varje sida. En 100-kilossten slungades vinkelrätt tre meter ut från gärdsgården och en 25-kilossten 10¼ meter. Olycksplatsen ligger 67 meter in på vägen från kurvan.

Bilisten har varit tävlingsförare i två år och har i år haft viss framgång både i Hedemora, i Skåneloppet och i andra tävlingar.

SKÖT EDRA SKOR MED KIWI
KIWI
BLANKAR BÄTTRE, MEN DESSUTOM...
1. KIWI ger mera glans med mindre arbete.
2. KIWI-glansen står sig även i väta — och är fullkomligt smetfri.
3. KIWI håller lädret smidigt och levande och skyddar mot sprickbildning.
4. KIWI får även slitna skor att se välvårdade ut.
5. KIWI låter lädret andas.
6. KIWI finns i 10 olika, utsökta färgnyanser.
— KIWI GER LIV I EDRA SKOR

skopastan med världsrykte de välkläddas specialmärke
THE KIWI POLISH CO. (PTY) LTD.
GENERALAGENTUR: LEIF G. BRATT, GÖTEBORG 3

© Tingstensamlingen
Publicerad med tillåtelse av Dagens Nyheter AB.