

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1892. Första Kammaren. N:o 27.

Onsdagen den 27 april, f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollet för den 20 i denna månad.

Herr Bergström erhöil på begäran ordet och yttrade: Då den 23 sistlidne mars i denna kammare förevar frågan om afskaffande af patronatsrättigheterna, yttrade jag bland annat följande: "Dem, som känna förhållandena i trakten af Stockholm, kan jag påminna om ett annat fall af simoni, som dock doldes under eu skyddande förklädnad. Det var nemligen en prestman, som köpte en egendom, med hvilken var förenad jus patronatus. Sedermera sålde han denna egendom till sin omyndige son, som sålunda blef patronus, och hvilken genom sin förmyndare tillsatte fadern såsom kyrkoherde i det patronella pastoratet." Denna berättelse hade jag fått höra från fullt trovärdigt håll, dock utan angifvande af namn. Jag tvekade således icke att på detta rum återgifva densamma såsom ett bidrag till historien om de mångfaldiga missbruk, hvartill patronatsrätten gifvit anledning. Nu har det emelertid befunnits, att denna berättelse är ogrundad. Den prestman, som trott sig vara åsyftad och hvilken man äfven, efter hvad jag försport, både inom och utom denna kammare ansett vara åsyftad, har för mig framlagt officiella handlingar, som ådagalägga, att berättelsen, hvilken dock synes öfverensstämma med ett allmänt rykte, saknar grund. Jag skall i korthet redogöra för innehållet af dessa handlingar.

Egaren till den egendom, vid hvilken ifrågavarande patronatsrätt är fästad, utfärdade för ifrågavarande prestman kallelsebref den 22 september 1868, och konsistorium utfärdade fullmagt eller s. k. kollationsbref den 21 november 1868. Först mer än ett år efter utfärdandet af kallelsebrevet eller den 12 oktober 1869 köpte prestmannen och en annan person fastigheten af förutnämnde egare, hvilken redan den 13 maj 1862 förvärfvat fastigheten. Således låg, som jag

nyss nämnde, mer än ett år emellan den dag, då prestmannen blef kallad till pastoratet och den dag, då han köpte egendomen. Nu skulle man möjligen kunna misstänka, att vid utfärdandet af kallelse-brefvet hade aftal träffats angående köpet, fastän detta icke kommit till stånd förrän mer än ett år derefter eller den 12 oktober 1869. En sådan misstanke vederlägges deraf, att egaren till fastigheten i utfärdadt bevis, som jag har i min hand, dateradt den 11 april 1892, på heder och samvete samt under edlig förpligtelse intygat, att han, då han såsom egare till ifrågavarande fastighet kallade prestmannen att vara kyrkoherde i det patronella pastoratet, "hvarken var förmyndare för något hans barn eller ens tänkt på eller samtalat med honom eller någon annan för hans räkning om en blifvande försäljning af egendomen, ännu mindre derom träffat något aftal." En svärson till samme egare har den 16 april 1892 afgifvit ett intyg af likartadt innehåll.

Det har för mig varit en bjudande pligt att på sätt nu skett rätta hvad jag orätt, ehuru ofrivilligt, uppgifvit, och jag beklagar, att jag här återgifvit en berättelse, som icke befunnits bättre grundad än den ifrågavarande.

Vidare anförde herr Cederberg: Såsom tillägg till hvad af herr Bergström anförts ber jag att få nämna, att den berättelse, hvarpå han syftade, framfördes äfven till mig för mer än ett år sedan, men då med uppgifvet namn å såväl prestman som pastorat. När den för någon tid sedan framfördes från talarestolen, ehuru utan uppgift om namn, var det naturligtvis klart för mig hvilken som dermed åsyftades, och underrättade jag derom ifrågavarande prestman, hvilken af denna anledning kom att ingripa i saken, oaktadt hans namn icke blifvit nämndt.

Jag har ansett detta böra tilläggas till den upplysning, som herr Bergström lemnat.

Anmälades och bordlades statsutskottets utlåtande n:o 60, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående dispositionen af Ottenby kungsladugård med underlydande.

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran konstitutionsutskottets under gårdagen bordlagda memorial n:o 14.

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.*

Föredrogs Första Kammarens tillfälliga utskotts den 13 och 20 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 10, angående skrifvelse till Konungen i fråga om meddelande af bestämmelser rörande samtrafik mellan svenska jernvägar, hvarjemte upplästes ett från Andra Kam-

ren ankomsten protokollsutdrag, n:o 248, med delgifning af sistnämnda kammares beslut öfver dess tillfälliga utskotts utlåtande n:o 16, angående samma ämne.

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

Herr Fränckel: På grund af att jag år 1886 hade äran att deltaga i den s. k. ekonomiska komité, som då arbetade, har jag från den tiden tagit någon befattning med jernvägstaxor i allmänhet och i synnerhet med de taxeförändringar, som förekomma hos statens jernvägar. Såsom herrarne torde påminna sig, fick denna komité i uppdrag att tillse, i hvad mån möjlighet förefunnos till eu nedsättning i jernvägstaxan, utan att derigenom de enskilda jernvägarnes ekonomi på något sätt rubbades. Resultatet af komitéus arbeten gick i den riktningen, att man fann, att någon ändamålsenlig ändring icke var möjlig eller någon lättnad knappt tänkbar annat än på det fria aftalets grund, så länge man hade två olika system — stats- och privatbanornas — som måste arbeta bredvid hvarandra. Så stannade frågan, och hvad derefter förefallit skall jag taga mig friheten påpeka i sammanhang med en kritik af motionen.

Går jag då till motionen, som här föreligger, och till motionärens förslag på grund deraf, att vissa banor icke skulle för närvarande komma, om man så får säga, i full besittning af den trafik, hvaröfver de *anse* sig böra disponera, genom anordnande af samtrafiktariffer, så har han ansett nu anmärkta förhållande medföra så stora olägenheter, att Riksdagens mellankomst vore af behofvet påkallad. Man har vänt sig till Kongl. Maj:t i frågan, men icke vunnit det önskade resultatet, och då ansåg han att Riksdagens medverkan måste påkallas. Detta har också utgjort den hufvudsakliga anledningen till föregående motioner i samma syfte, som af Andra Kammaren tillstyrkts. Ser man efter huru härmed sig förhåller, är det klart, att med den utsträckning jernvägsnätet hos oss redan fått, anlägges knappt någon jernväg, som icke i viss grad utgör konkurrensbana till någon af de angränsande. Det var ju också förhållandet i början, när en jernväg anlades parallelt med eller i samma riktning som en annan, att dessa jernvägar konkurrerade med hvarandra och satte ner frakterna den ena under den andra. Man märkte snart, att detta gick på kassans bekostnad, och fann sig således föranlåten att sluta aftal den ena jernvägen med den andra för att på det sättet tillgodose båda banorna. Det är gifvet, att då dessa aftal träffades, kunde icke alla banor få sina önsknings uppfyllda, utan en eller annan jernväg var mer eller mindre missbelåten med de sålunda träffade aftalen. Nu har man vid åtskilliga tillfällen trott, att Kongl. Maj:t i detta afseende skulle kunna åstadkomma lättnader och rättelser för de missnöjda, men Kongl. Maj:t har i ett fall, som varit föremål för pröfning, förklarar, att då dessa aftal hvilade på det fria aftalets grund, kunde ansöknigen icke till någon Kongl. Maj:ts åtgärd föranleda. Motionären går emellertid längre. Han fordrar nu, att Kongl. Maj:t skall det oaktadt uppställa *vissa grunder* för dessa aftal. Men sedan detta skett, skall Kongl. Maj:t, säger han, i sina koncessioner i framtiden stänga nådens dörr för blifvande banor och förklara, att

Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)

de icke få komma in i samtrafiken. Just ur den senare åsigten vill jag draga den slutsatsen, att hans framställning i detta syfte går alldeles för mycket i egoistisk riktning. När en jernväg får koncession, afses vanligen — jag vågar säga ofitast — endast att åstadkomma jernvägsförbindelse mellan jernvägens båda ändpunkter. Detta är den vanliga önskan, som framställes, när koncession hos Kongl. Maj:t begäres. Men sedan banan blifvit anlagd och börjat trafikeras, räknar man efter hvilken trafik *man skulle önska* få in på banan och som man möjligen skulle kunna draga till sig från angränsande banor. Naturligtvis vore detta berättigadt, om man kunde förskaffa dessa banor motsvarande trafik i stället. Det är icke sagt, att den som bygger en jernväg, som utgör kortaste vägen mellan 2 ändpunkter, är *berättigad* att få all trafik, men det oaktadt vill man komma i samtrafik med statens jernvägar, hvarigenom man tillskyndas fördelar af den trafik, som går deröfver. Jag hemställer till kammaren, huruvida det är möjligt att med sådana pretentioner åstadkomma samtrafiksafstal, och då jag icke tror det, skulle jag nu vilja genomgå de åtgärder, som hittills vidtagits af såväl statens jernvägsstyrelse som Kongl. Maj:t för att så mycket som möjligt främja, att aftal i sådant syfte blifva ingångna. Det eftersträfvansvärda målet för dessa aftal är, dels att frakterna skola blifva så billiga som möjligt, dels att trafikanterna icke skola behöfva inblanda sig i, hvilken väg godset skall taga för att komma till destinationsorten; och det var på dessa grunder, som Kongl. Maj:t tillsatte 1888 års *taxe-komité!* För att belysa i hvad mån denna komité insett nödvändigheten af samtrafikens bibehållande, torde det vara nödvändigt att i kammarens minne återkalla några yttranden, som denna komité fälde i afseende på denna samtrafik. Komitén säger på sid. 8 i sitt betänkande:

“I den mån antalet af enskilda jernvägar ökades och trafiken i dess helhet utvecklades emellan de särskilda jernvägarne, började äfven svårigheterna vid godsbefordringen blifva allt märkbarare. Denna måste nemligen ofta verkställas öfver flera med hvarandra sammanhängande banor, & hvilka olika beräkningsgrunder för frakterna och skiljaktig godsindelning skulle tillämpas, hvarförutan, då afgifterna debiterades särskildt för hvarje bana, transporterne blefvo oskäligt dyra. Här af framträdde nödvändigheten af att genom öfverenskomelse mellan förvaltningarna för de olika jernvägarne söka ordna den gemensamma trafiken på ett mera enkelt, praktiskt och för trafikanterna billigt sätt.

Efter långvariga förarbeten bildades på initiativ af styrelsen för statens jernvägstrafik år 1882 en s. k. samtrafiksförening mellan statsbanorna och en del enskilda jernvägar. Till föreningen hafva efter hand de flesta enskilda jernvägsförvaltningar anslutit sig, så att deras antal för närvarande uppgår till sextio. I samtrafiken skall i stället för de särskilda banornas lokaltaxor tillämpas en enda med afseende å samtrafiken upprättad taxa. Denna är hufvudsakligen byggd på den vid statens jernvägstrafik gällande taxa af den 15 oktober 1880, men till följd af det vid samma taxas uppställning tillämpade systemet af fallande afgifter per tonkilometer vid växande transportlängd, blef det

nödvändigt att jemka fördelningen emellan de i transporten deltagande bansträckorna, så att de kortare ej blefvo för mycket lidande genom tillämpningen af samtrafikstaxan för hela sammanlagda väglängden. Dessa missförhållanden hafva undvikits derigenom, att samtrafiksfrakterna delas mellan banegarne icke i jemnt förhållande till den på hvarje bana befarna väglängden, utan i det förhållande, efter hvilket taxan faller på de olika afstånden. Vidare skall enligt samtrafikstaxan en viss tilläggsavgift eller banaavgift, oberoende af transportvägens längd, utgå till hvarje jernväg, å hvilken gods under transporten emellan afsändningsstationen och den slutliga mottagningsstationen inkommer. Då vid godssändningar i samtrafik i många fall olika vägar emellan samma stationer kunna användas, äro i samtrafikstaxan bestämmelser gifna, på hvilken väg transporten skall verkställas, till grund för hvilka bestämmelser lagts den billigare frakten.

Nedsättning af samtrafiksfrakten får endast ega rum efter gemensam öfverenskommelse emellan samtliga i en samtrafiksled ingående banor och endast under förutsättning, att bestämd samtrafiksväg ej härigenom förtryckes.

Stora fördelar för så väl jernvägarne sjelfva som deras trafikanter hafva genom samtrafiken vunnits. För de förre en rättvis fördelning af den gemensamma frakten; för trafikanterna en afsevärd nedsättning i transportkostnaden. Dessutom undvikes en skadlig konkurrens emellan de olika jernvägslinierna derigenom, att bestämda transportvägar blifvit anvisade för all godsbefordran emellan de särskilda banornas stationer.“

Såsom herrarne torde finna, har denna jernvägstaxekomité deri visat, att det var på det fria aftalets grund, som möjlighet förelåg att åstadkomma samtrafik mellan olika banor. Nedsättning i frakterna skall endast ega rum efter gemensam öfverenskommelse mellan de olika banorna och endast under förutsättning, att den bestämda trafikvägen icke förtryckes.

På ett senare ställe i detta betänkande framhåller komitén mycket skarpt de stora fördelar, som vunnits genom samtrafiken, och komitén lyckades genom sitt betänkande, som förelåg vid 1888 års slut, att åstadkomma öfverenskommelse mellan 72 enskilda banor i landet och statens jernvägar, på grund hvaraf den trafiktaxa uppgjordes, som tillämpats från och med den 1 januari 1890.

Komitén återoppar vidare i sitt betänkande den ställning, som Riksdagen intog 1875, då frågan om jernvägstaxan skarpt framdrogs inför Riksdagen, och då Riksdagen likaledes visade från sig all befattnings detalj med dessa taxefrågor och framhöll önskvärdheten af att låta statens jernvägsstyrelse hafva så stor frihet i afseende på taxetillämpningen, att den finge höja eller sänka taxan i mån af behof inom vissa gränser, och man kan vara öfvertygad, att på detta sätt tillföres statens jernvägar de största ekonomiska fördelar. Äfven denna åsigt har komitén betonat och förklarar vara riktig, och jag tror, att den erfarenhet, som föreligger i detta fall, visar, att den är riktig. — Ty jag ber i det afseendet få påvisa hvilka olägenheter och svårigheter, som t. ex. inom engelska parlamentet förekommit, derför att

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)

man der nästan vid hvarje session måste behandla taxefrågor. Jag vägar påstå, att trots de genomgående diskussioner, som der föras, kan man dock icke behandla ämnet så noggrant, som om dessa frågor behandlades inom de olika förvaltningsgrenar, som hafva med jernvägarne att göra. Jag tror därför det skulle vara förenadt med stora olägenheter och svårigheter för Riksdagen, om den började blanda sig i taxebestämmelser i detalj.

Det finnes en annan vigtig sida af denna sak, och det är den uppoffring, som statens jernvägar vid hvarje sådant tillfälle måste vidkännas, då nya samtrafiksafstal i stort skola träffas. Enligt samma komité-betänkande torde herrarne finna, att första gången det stora anloppet gjordes för taxenedsättning, kostade det statens jernvägar 450,000 kronor om året. Den andra gången en dylik nedsättning medgafs, kostade det enligt komiténs kalkyler 220,000 kronor derutöver. Man kan således vara alldeles beredd på att, i fall nya samtrafiksafstal skola träffas, kommer det icke att aflöpa utan ganska betydande uppoffringar från statens jernvägars sida för att behålla den trafik, den genom 1888 års komité och derpå grundade aftal lyckats förskaffa sig. — I sådant afseende ber jag att få påpeka, att statens jernvägars inkomster för närvarande utgöra en ganska vigtig faktor vid uppgörande af statens budget, och då man betänker, att i statens banor är nedlagdt ett kapital af 250 millioner, bör Riksdagen vara angelägen, att dessa så förvaltas, att icke genom anlopp mot desamma deras inkomster i hvarje särskildt fall förminskas; och det borde man hafva klart för sig, att hvarje nytt aftal naturligtvis sker med uppoffringar från statens sida.

En annan sida af saken i afseende på nu bestående samtrafik ligger deri, att om nya aftal träffas med några småbanor, som nu finna sig tillbakasatta, och de möjligen skulle få sina önskningar uppfyllda, sker detta på bekostnad af andra större jernvägskomplexer, som då blifva missnöjda. Och detta betyder, att dessa senare jernvägar icke hålla fast vid samtrafiksaftalet, utan draga från staten trafik, som staten bör hafva, hvilket å andra sidan medför *mindre inkomster* för staten.

En annan olägenhet af rubbningar i detta afseende, som man bör taga hänsyn till, är att man på samma gång rubbar den vana, som publiken fått genom att begagna dessa jernvägar. Det ligger nemligen för trafikanterna en stor fördel deri, att de kunna på stationen få veta, hvad frakten för godset kostar utan hänsyn till vägen. Dessa taxor hafva med ledning af 1888 års komiténs betänkande och på grund af senare träffade aftal med stor möda utarbetats och kunnat tillämpas från och med den 1 januari 1890. Alla rubbningar i detta afseende medföra naturligtvis ändringar i de på grund af dessa taxor utarbetade tariffböcker. Rubbningarna medföra äfven en annan olägenhet, nemligen i afseende på den vana, som de respektive tjenstemännen fått beträffande hvilken väg godset skall expedieras och skickas. Jag vill icke härmed hafva sagt, att dessa aftal äro af den permanenta beskaffenhet, att de icke kunna undergå förändringar, men jag vill fästa uppmärksamheten derpå, att när erfarenheten icke sträcker sig

längre än från den 1 januari 1890, det synes mig vara för tidigt att rubba ett arbete, hvarigenom man efter så stora ansträngningar och olägenheter vunnit — så vidt man kan döma — ett särdeles lyckligt resultat.

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

Såsom samtrafikskomitén påvisade, måste alla förändringar i samtrafiktafalten underställas samtrafiksföreningen. Detta tillgår så, att framställning göres till statens jernvägsstyrelse, som i detta fall kommunicerar med de jernvägar, som frågan rör, om förändringen kan åstadkommas. Gifva de icke sitt bifall, måste ansökningen afslås. Hvad skall Kongl. Maj:t kunna göra i detta fall? Efter mitt förmenande ingenting. Han kan icke ens, såsom motionären och det tillfälliga utskottet tänkt sig, fastslå de grunder, enligt hvilka i hvarje särskildt fall trafiken skall bestämmas. De måste för hvarje särskildt fall prövas, och beviset härför ligger deri, att det finnes så många olika exempel på, att gods bör skickas än i ena än i andra riktningen. Vid transport af gods skall taxeföreningen tillse, öfver huru många enskilda banor och delar af statens jernvägar godset kommer att skickas. Om väglängden visar sig vara lika lång öfver en längre del af statsbanan och endast en enskild jernväg, är det sannolikt, att godset skickas den vägen, ty jag vill fästa uppmärksamheten på att för hvarje gång enskild jernväg begagnas, måste tillägg göras till förmån för den enskilda jernvägen. Aftalet grundar sig på den principen, att trafiktaxan skall från början till slut vara fallande såsom vid statens banor, men särskilda förmåner måste tilldelas de enskilda jernvägarna för att komma i besittning af den frakt den lilla banbiten kräfter. Jag har med detta exempel velat visa, att man måste taga hänsyn till, öfver huru många enskilda banor godset kommer att skickas.

Ett annat exempel: Om under den väg, som godset skall passera på grund af aftalet, banor måste passeras med olika spårvidd, måste omlastning ske. Detta måste ju för hvarje särskildt fall tagas i betraktande och föranleder kostnader och medför tidsutdrägt.

Ett tredje exempel är, att tidtabellerna vid de olika banorna ofta äro så beskaffade, att det kan vara uträkning att skicka godset öfver en större jernväg, äfven om vägen är längre, emedan det kommer tidigare fram än om det skall passera flera småbanor.

Hvad som slutligen inverkar på och medför rubbningar i riktningarna är den tendens, som vissa orter försöka, att i aftalen draga in ångbåtskommunikationer, som under vägen måste begagnas. — Dessa olika fall måste naturligtvis i aftalen parterna emellan beaktas, innan man bestämmer hvilken väg godset skall taga. Här af framgår huru svårt det skulle vara för Kongl. Maj:t att såsom motionären önskat fastslå grunder för dessa aftal.

Äfven i ett annat afseende skulle dessa åtgärder verka såsom en hämsko, nemligen genom det tvång, som härvid skulle åläggas statens jernvägar. Det är gifvet, att Kongl. Maj:t icke kan i detalj bestämma angående fraktafgifterna för de enskilda jernvägarne såsom han kan göra för statens, men om så beskaffade nya grunder för samtrafiken, som här åsyftas, skola upprättas, kommer det att verka för-

Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)

lamande på trafiken vid statsbanorna och förhindra styrelsen att så affärsmässigt sköta den, som statens intresse kräfver. Detta framgår af motiveringen hos den ärade motionären. Han har vid flera tillfällen sökt påvisa att genom ett sådant arrangement, som det nu i afseende på samtrafiken rådande, en allt för stor magt tillkomme statens jernvägar, men denna är dock icke större än hvad alltid nödvändigtvis tillkommer en större konkurrent gent emot en mindre. Det är naturligt, att den större konkurrenten i viss mån kommanderar vilkoren, och om den mindre icke åtnöjer sig härmed, får han gå sin egen väg och låta bli att vilja draga fördel af de aftal, som möjligen hade *kunnat* träffas.

Kommer man nu till den senare delen af motionen, finner man, att motionären anser det mycket fördelaktigt för den jernväg, som särskildt intresserar honom, om han med Riksdagens tillhjälp kunde på detta sätt upplösa de nu i afseende å samtrafikens bestående aftalen, men sedan önskar han, att Kongl. Maj:t ville börja tillämpa nya strängare grunder för koncessioner åt nya banor. Han fordrar, att Kongl. Maj:t vid deras beviljande skall förklara, huruvida den eller den jernvägen skall få komma in i samtrafiksafvalet eller icke. Jag hemställer till kammaren, huruvida det är möjligt för de myndigheter, som skola pröfva och utlåta sig öfver förekommande ansökningar om koncessioner, att på förhand bestämma, huruvida en jernväg är så belägen, att samtrafik med densamma är lämplig, och detta så, att den för all framtid bör utestängas från de förmåner, som med en sådan samtrafik kunna vara förenade. Jag trotsar hvem som helst att nöjaktigt afgöra en sådan sak på förhand, och det vore olyckligt om så skulle ske. — Kongl. Maj:t har genom vilkor, fästade vid senare koncessioner, förbehållit sig möjlighet att afgöra, huru med denna sak skall förfaras, ty dessa vilkor innehålla, att den enskilda jernvägen skall vara underkastad de bestämmelser, som Kongl. Maj:t kan finna godt fastställa för ordnande af samtrafik; och längre kan man icke gå. Detta bestämdes med anledning af 1888 års komités förslag, som visade huru nyttig en så beskaffad restriktion kunde vara.

Efter hvad jag nu tagit mig friheten yttra, torde jag kunna påstå, att de grunder, som så väl motionären som det tillfälliga utskottet här önskat, utan att ens närmelsevis angifva, till deras beskaffenhet äro minst sagdt "svärfattliga". Och jag kan gå ännu längre. Bestämmelser sådana, som här åsyftas, skulle vara reut af skadliga. Man fordrar väl mycket, synes mig, på grund af den lilla, här föreliggande saken; man fordrar, att Riksdagen hos Kongl. Maj:t skall anhålla om fastställande af sådana grunder, som motionärerna förorda. Riksdagen brukar icke gerna affärda skrivelser till Kongl. Maj:t utan att ett verkligt behof föreligger, ännu mindre bör en sådan skrivelse beslutas, såsom här är fallet, på grund af ett enskildt tycke. Skulle det ske, komme det att i förevarande fall medföra den olägenheten, att resultatet af ett stort och godt arbete tillintetgjordes, och detta utan giltigt skäl.

Jag har nyss påvisat skälen för nu gällande tariffböckers bibehållande, nemligen publikens vana vid derigenom bestämda fraktsatser samt jernvägstjenstemännens vana vid deras tillämpande. Detta synes

äfven hafva varit klart till och med för det tillfälliga utskottet, ty den kläm, hvori utskottet hemställer om tillmötesgående af motionärernas önsksningar, är ganska sväfvande.

Dess hemställan äsyftar, att Kongl. Maj:t måtte utfärda bestämmelser angående samtrafik *“efter vederbörande jernvägsförvaltningars hörande och, der så erfordras, efter inhemtande af derassa nyttycke.”* Men om de enskilda jernvägarnes förvaltningar icke vilja samtycka, hvad kan Kongl. Maj:t då göra? Här är äfven påvisadt, att för vissa ändamål Kongl. Maj:t i koncessionerna intagit bestämmelser för lättare åstadkommande af samtrafik, ehuru i vissa äldre koncessioner sådana förbehåll icke finnas. Då således, såsom jag äfven påvisat, någon förändring här icke är af behovet påkallad, utan endast afses att till en mindre jernväg öfverföra hela den trafik, som möjligen kan gå denna vägen, då vidare, såsom jag i början af mitt anförande yttrade, Kongl. Maj:t redan 1886 tog frågan under behandling och åt 1888 års komité uppdrog dess utredning, och denna komité utarbetat en taxa, som icke längre än från början af 1890 tillämpats, hemställer jag till kammaren, huruvida tiden redan nu kan vara inne att besvära Kongl. Maj:t med en skrifvelse, som endast kan medföra olägenheter, rubbningar och skador.

Under sådana förhållanden kan jag icke underlåta att yrka *afslag* på det föreliggande förslaget om en skrifvelse till Kongl. Maj:t.

Herr Sjöcrona: Vid bedömande af denna viktiga fråga måste man naturligtvis först undersöka, om det nuvarande tillståndet i fråga om samtrafiken är tillfredsställande och så beskaffadt, att det kan ingifva förhoppningar om ett fortfarande bestånd och en framtida ändamålsenlig utveckling. Befinnes denna fråga böra nekande besvaras, säger det sig sjelft, att man bör söka förbättra hvad som är att ändra, och tillse, huru detta kan ske. Jag skall anhålla att så kortfattadt, som denna frågas vikt och omfattning det medgifver, härom få yttra några ord, hänvisande i öfrigt till den utredning och motivering, som utskottets föredragna betänkande innehåller.

Härvid ber jag först att få erinra derom, att vi i vårt land icke hafva någon af Kongl. Maj:t och Riksdag antagen lag angående rätt att anlägga jernvägar och de skyldigheter som med en sådan rätt äro förenade. I skrifven lag finnes således icke hinder för hvem som helst att anlägga jernväg, om han blott genom aftal med enskilde förvärfvat dispositionsrätt öfver den dertill erforderliga jorden, så vida icke jernvägen går öfver kronans mark. Men Kongl. Maj:t har på administrativ väg utfärdat författningar, enligt hvilka jernväg icke får upplåtas till allmän trafik, förrän den blifvit besigtigad och godkänd, och tillåtelse dertill meddelats af vederbörlig myndighet, och då detta lemnats utan anmärkning samt härtill kommer, att i de allra flesta fall man icke kan anlägga jernvägar utan att hafva fått Kongl. Maj:ts tillstånd att exproprieras därför erforderlig jord, har den föreställningen utbildat sig, att en hvar som vill anlägga jernväg — jag talar nu icke om fullkomligt enskilda sådana, som endast äro utfartsvägar för bruk och industriella inrättningar till större jernvägar — anser sig böra

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

ingå till Kongl Maj:t med ansökning derom; och Kongl. Maj:t har sedan början af 1870-talet städse utfärdat sina af sådan anledning meddelade beslut i form af eu tillståndsresolution eller s. k. koncession, deri Kongl. Maj:t förklarar sig medgifva den eller den tillstånd att anlägga och till allmänt begagnande upplåta jernväg, beviljar expropriationsrätt samt förlänar skydd enligt strafflag och åtskilliga andra förmåner. Då nu Kongl. Maj:ts rätt i detta hänseende icke blifvit på något sätt inskränkt, följer häraf, att Kongl. Maj:t också eger bestämma, under hvilka vilkor han lemnar ett sådant medgifvande och lämpa vilkoren efter omständigheterna. Kongl. Maj:t har också begagnat sig af denna rätt, och i mån som jernvägsväsendet utvecklats, hafva flera nya vilkor tillkommit. Under de sista 10 åren har Kongl. Maj:t bland annat i hvarje koncession föreskrifvit, att koncessionsinnehafvaren skall vara underkastad Kongl. Maj:ts bestämmelser i fråga om samtrafiken mellan statens och de enskilda jernvägarne. Fastän icke skrifven lag finnes, är det således numera Kongl. Maj:ts både rättighet och skyldighet att pröfva, huruvida hvarje jernväg, som föreslås, må anläggas, och bestämma vilkoren därför. När Kongl. Maj:t lemnat sådant tillstånd, har å andra sidan den, som det erhållit, rätt att anlägga jernvägen samt ostridlig rätt att trafikera och sköta densamma såsom han för godt finner, utan andra inskränkingar än som i allmän lög och i koncessionen finnas stadgade.

Jag har ansett nödigt att erinra om detta, ty båda dessa synpunkter äro för bedömande af föreliggande fråga afgörande.

Om nu tvenne äldre jernvägar sammanlöpa i en spets och utgöra två sidor i en triangel, går naturligtvis all trafik mellan de tvenne jernvägarnes icke gemensamma ändpunkter från den ena af dessa upp till spetsen och tillbaka igen till den andra, så länge till dess en ny jernväg anlägges i basens sträckning. Då förkortas vägen mellan basens ändpunkter till följd af den gamla obestriddliga regeln, att "tvenne sidor i en triangel äro tillsammansantagne alltid längre än den tredje", och den nytillkomna jernvägen har då en obestriddlig rätt att, så vida icke särskilda öfverenskommelser eller bestämmelser träda emellan, öfvertaga all den trafik, som der har sin naturliga väg. Vilja de tvenne äldre jernvägsförvaltningarne bibehålla denna trafik, så kunna de nedsätta sina frakter, så att de blifva billigare än den nya jernvägens, men då kan också den nya jernvägens förvaltning sätta ned sina, och så är fraktkriget i full gång. En hvar vet, att sådana krig äro mycket förderliga och så vidt möjligt böra undvikas. Hittills har, oaktadt exempel derpå icke helt och hållet saknas, något mera förderbringande sådant krig icke hos oss egt rum, därför att, redan innan jernvägsnätet hunnit utveckla sig till sin nuvarande ståndpunkt, behof visat sig af att åstadkomma samtrafiksöfverenskommelser. En sådan öfverenskommelse kan sägas i sig innebära tre moment: först gemensam expedition af den trafik, som framgår öfver flera banor, samt fördelning efter öfverkommen grund af de afgifter, som därför uppbäras; för det andra en gemensam taxa med tillämpning af systemet med fallande afgifter vid större väglängder, och för det tredje bestämmelser angående den väg, hvaröfver godset skall framgå. Sam-

trafiköfverenskommelsen eller, med andra ord, den förening af banförvaltningar, som följa de rörande samtrafik träffade bestämmelser, har kommit till stånd på följande sätt. Statens jernvägsförvaltning träffade till en början med 11 enskilda banförvaltningar öfverenskommelse om samtrafik, och detta skedde genom kontrakt, hvori parterna förbehöllo sig 6 månaders uppsägning. Härvid stadgades, att godset skulle transporteras på den väg, som med tillämpning af samtrafik-taxan gäfve den billigaste frakten, och detta vållade till en början inga konflikter, ty då funnos egentligen inga konkurrerande jernvägar. Sedan hafva emellertid nya tillkommit undan för undan, och de i samtrafiken deltagande jernvägarnas antal uppgår för närvarande till icke mindre än 72. Jernvägsstyrelsen har under senare tiden icke avslutit några särskilda kontrakt, utan tillvägagått så, att då en jernvägsförvaltning anmält sig vilja ingå i samtrafik, har till denna öfverlemnats tariffböcker, i hvilka enligt taxans bestämmelser afgifterna äro utsatta för frakt mellan de olika stationerna, och hvilka tariffböcker äro så uppställda, att derigenom den väg bestämmes, som godstrafiken skall taga. Anledningen, hvarför dessa böcker utfärdats, vill jag i förbigående nämna är den, att hvarje stationsföreståndare har svårt att rätt tillämpa kontraktens bestämmelser, men af tariffböckerna kunna stationstjenstemännen lätteligen inhemta, huru de i hvarje fall skola förfara. Inom den på detta sätt åstadkomna samtrafikföreningen har man, hvad angår de i en dylik öfverenskommelse ingående två första momenten, varit fullkomligt belåten; några afsevärda anmärkningar hafva åtminstone icke förekommit. Beträffande det tredje momentet, eller bestämmandet af samtrafiksvägen, har deremot missnöje gjort sig gällande, och det är icke att undra öfver för den, som tager reda på huru det är ställt. Tariffböckerna bestämma nemligen, på grund af öfverenskommelser eller beslut, som dock icke af alla blifvit biträdda, att de äldre jernvägarne skola bibehålla största delen af den öfver desamma förut framgående trafiken; de yngre, senare tillkomna jernvägarne få endast i mindre grad nytta af den trafik, som eljest bort öfver dem hafva sin naturliga väg. För att göra detta klart ber jag att få anföra ett exempel, och då jag icke har tillfälle att demonstrera på någon tafel, tager jag, för att göra mig förstådd, ett exempel ur verkligheten, nemligen det som närmast gifvit anledning till motionen.

Från Karlskrona utgå tvenne enskilda jernbaur, af hvilka den ena och äldre går till Alfvestad, och utgör ena sidan i en triangel, hvaruti stambanan mellan Alvestad och Hessleholm utgör den andra. Allt gods mellan sistnämnda ort och Karlskrona har naturligtvis måst gå utefter de tvenne sidorna i triangeln, ända till dess att Blekinge jernväg tillkom och öfver Karlshamn åstadkom närmare förbindelse mellan de nämnda orterna. Nu innehålla emellertid tariffböckerna, att fraktgods i samtrafik skall expedieras till Hessleholm öfver Blekinge jernväg endast från de vester om Karlskrona liggande stationerna, men icke från sjelfva Karlskrona, hvarifrån godset fortfarande skall gå öfver Alfvestad till Hessleholm och derifrån vidare till de skånska hamnarne, och likaså förhåller det sig med frakten i den motsatta riktningen. Inom den nu nämnda triangeln finnes en annan mindre, som betecknas genom

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

de trenne ändpunkterna Karlshamn, Vislanda och Hesselholm. Om nu icke banan Karlshamn—Sölvesborg—Hesselholm redan finge fullständigt deltaga i samtrafiken, så skulle äfven i denna mindre triangel samma förhållande uppstå. Tariffböckerna skulle upptaga endast de vester om Karlshamn liggande stationerna såsom varande samtrafik med Hesselholm, men allt gods från Karlshamn till nämnda station måste taga omvägen öfver Vislanda. Men så väl det ena som det andra är ju uppenbarligen orimligt. Det är därför icke underligt, om sedan uppmärksamheten blifvit fäst på det förhållandet, att godset icke blott fraktas på sådant sätt att frakterna blifva dyrare än de med tillämpning af gällande samtrafikstaxor borde blifva, utan äfven skickas på omvägar, hvarigenom risken och tidsutdräkten blifva större än nödigt är, den trafikerande allmänheten mer och mer framställer anspråk på rättelse härutinnan, så att dessa anspråk slutligen framträda med en sådan styrka, att de icke kunna tillbakavisas. Det är ju gifvet, att enskilda banförvaltningar, som erhållit Kongl. Maj:ts tillstånd att anlägga och trafikera sin jernväg utan något som helst förbehåll att vara underkastade inskränkningar i denna sin rätt, icke kunna finna sig belättna med ett sådant sakernas tillstånd. Får detta fortfara, skall det sluta dermed, att den ena efter den andre utgår ur samtrafikföreningen, åtminstone då de börja känna sig nog starka att kunna stå på egna ben, och sedan öppnas ett fraktkrig. Att detta är förderfligt, har jag redan antydt, och derom äro vi väl alla ense.

Genom hvad jag anført har jag visat, att samtrafiksöfverenskommelser hafva kommit att användas såsom medel att på de äldre jernvägarne intvinga och qvarhålla äfven den trafik, som på andra vägar kunde föras billigare, lättare och skyudsammare. Men detta är absolut stridande mot grundtanken för samtrafiksöfverenskommelserna, som är att främja den trafikerande allmänhetens bästa. Det innebär dessutom, såsom också utskottet i sin motivering sagt, en misshushållning med ekonomisk kraft att släpa materiel och gods samt slita bana på längre sträcka än oundgängligen nödigt är. Man får således erkänna, att det närvarande tillståndet icke är fullkomligt tillfredsställande, och att det inom sig bär fröet till en ganska snar upplösning af de nyttiga samtrafiksöfverenskommelserna. Är nu härigenom den först uppställda frågan nekande besvarad och således ådagalagdt, att icke allt är så stäldt som det bör vara, så hafva vi att tillse, huru bristerna skola afhjelpas. Ett sådant afhjelpande kan icke ega rum med mindre de förutvarande äldre banorna, som genom samtrafiksöfverenskommelser förskaffat sig en slags företrädesrätt, gifva efter något litet af denna sjelftagna rätt. Detta är enligt mitt förmenande både rättvist och billigt. Det kan nemligen, då dessa äldre jernvägar genom koncessionen icke fått sig tillerkänd någon företrädesrätt att utesluta senare tillkomna jernvägar från trafik, icke på något sätt anses orättvist, att de få lemna ifrån sig den trafik som har sin naturliga väg öfver en ny bana, och detta är icke heller obilligt, ty hvar helst en ny jernväg anlägges, åstadkommer den nytt lif i näringsverksamheten och tillför de äldre jernvägarne ny trafik, som i de flesta fall ersätter om icke öfverväger den minskning i trafik, som möjligen uppstår genom

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

att något gods kommer att taga andra vägar än förut. Emellertid hafva, såsom utskottet med styrka sökt framhålla, de nuvarande samtrafiksöfverenskommelserna tillkommit uteslutande genom frivilliga aftal, och man kan således icke rättsligen tilltvinga sig någon förändring härutinnan, vare sig på administrativ eller judiciel väg. Kongl. Maj:t har också i det enda fall, der till Kongl. Maj:ts pröfning förelegat yrkande om ändring i detta förhållande, förklaradt, att framställningen icke kunnat till någon Kongl. Maj:ts åtgärd föränleda. Men utskottet har föreställt sig och varit bestämdt öfvertygad, att om Kongl. Maj:t, som står öfver alla parter, ville taga frågan i sin hand, skulle han icke sakna medel att förmedla öfverenskommelser, sådana att bristerna blifva afhjelpade. Statsbanorna utgöra såsom vi veta omkring en tredjedel af alla i Sverige befintliga jernvägar. Der har Kongl. Maj:t rätt att bestämma. Kongl. Maj:t har dessutom, såsom jag redan nämnt, under de sista tio åren vid koncessioners gifvande förbehållit sig rätt att bestämma angående de nya banornas skyldigheter i afseende på samtrafiken och dermed sammanhang egande afgifter, och äfven vid fastställande af ny taxa för åtskilliga äldre jernvägar har sådant förbehåll gjorts. Dessutom har Kongl. Maj:t på grund af 1886 års riksdagsbeslut förskaffat sig en sådan rätt med afseende på de jernvägar, som erhöllo räntenedsättning på de gamla länen. För alla dessa jernvägar har Kongl. Maj:t i sin hand att bestämma, huru samtrafiken bör ordnas. Vid sådant förhållande är det klart, att regeringen kan göra en sådan insats i frågan, att de öfriga jernvägarne måste finna med sin fördel förenligt att gå in på öfverenskommelser, som icke gynna någon särskild på andras bekostnad. Då skulle man kunna invända, att här komme att föreligga administrativt tvång, men detta vore en missuppfattning, ty sådant tvång kan icke sägas ega rum, då det beror på vederbörande parts fria vilja, om han vill gå med eller icke.

Att säga någonting om sättet, huru Kongl. Maj:t skall gå till väga för att förmedla en sådan öfverenskommelse, det har utskottet icke ansett vara tillbörligt, då naturligtvis Kongl. Maj:t sjelf mycket väl kan utfundera detta sätt. Jag vill dock härvid erinra, att den s. k. taxekomitén framställt förslag om inrättande af ett jernvägsråd och att, derest Kongl. Maj:t skulle finna skäl att inrätta ett sådant, skulle utan tvifvel mycken hjälp och ledning af detta jernvägsråd erhållas.

Hittills har jag endast talat om sådana jernvägar, som i mera afsevärd mån kunna anses vara nödvändiga för den allmänna samfärdselns behof. Men det finnes naturligtvis banor, som, då de upplåtits åt allmän trafik, väl kunnat anses vara af den beskaffenhet, att expropriations-rätt för deras anläggning bort beviljas, men som dock äro af rent lokal betydelse. Om en sådan jernväg med en eller ett par kilometer förkortar afståndet emellan tvenne redan befintliga stationer, bör ingalunda deraf ovilkorligen följa, att en sådan jernvägs tillkomst skall rubba eu redan bestämd trafikväg. I fråga om sådana banor, för hvilka Kongl. Maj:t redan förbehållit sig att få bestämma om samtrafik, har ju Kongl. Maj:t i sin hand att säga om och i hvad mån dessa banor få vara med i samtrafik. Och då Kongl. Maj:t otvifvelaktigt kommer att fortfarande vid beviljande af koncessioner bestämma

Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)

samma vilkor, bör ju, kunde man tycka, något vidare icke behövas. Utskottet har dock ansett det vara lämpligt och för blifvande sökande till anläggningar af nya jernvägar önskvärdt och nyttigt, att de redan på förhand måtte veta, hvad ställning de komma att intaga i förhållande till samtrafiken. Det är också derför som utskottet ansett sig böra, i anledning af motionärens förslag, hemställa, att Kongl. Maj:t vid beviljande af nya koncessioner måtte taga i öfvervägande, om och i hvad mån sådana jernvägar få vara med om samtrafik. Detta kan emot nya jernvägar icke anses vara orättvist eller obilligt, ty om Kongl. Maj:t säger, att en jernväg icke får vara med i samtrafik, så händer dervid ingenting annat, än hvad som i allt fall skulle enligt nu gällande bestämmelser inträffa. Bestämmer Kongl. Maj:t åter, att jernväg får, i större eller mindre mån, vara med i samtrafik, har ju denna jernvägs förvaltning ingenting att klaga öfver. Då skulle man åter kunna säga, att Kongl. Maj:t gör ingrepp i förutvarande jernvägars rätt. Jag vill då påminna om, hvad jag redan sökt utreda, att det finnes icke någon jernväg, som af Kongl. Maj:t är tillförsäkrad företrädesrätt i detta afseende. Alla äro underkastade, att om nya jernvägar anläggas, kommer trafiken att gå på dessa. Det är endast genom samtrafiköfverenskommelser som man på en omväg lyckats åstadkomma en rubbning i detta afseende.

Innan jag nu går vidare, skall jag be att få nämna några ord med anledning af hvad den förste talaren yttrade. Han påstod till en början, att motionären åsyftat, att sedan han väl fått sin vilja fram, skulle, såsom den ärade talaren uttryckte sig, "nådens dörr tillstängas för alla andra". Det har motionären icke åsyftat. Han har endast sagt, att Kongl. Maj:t skulle taga i öfvervägande hvilka banor vore af så rent lokal natur, att de icke kunde få fullständigt deltaga i samtrafik. Den ärade talaren ändrade dock detta yttrande, då han sedan kom längre fram i sitt anförande. Der erkände han, att det vore meningen att Kongl. Maj:t skulle i hvarje fall ega pröfningsrätt. Vidare sade den ärade talaren, att Riksdagen icke borde inblanda sig i taxebestämmelserna. Man hade med ett ofantligt besvär lyckats åstadkomma en tillfredsställande samtrafikstaxa, som skulle rubbas genom den föreslagna skrivelsen. Något sådant har emellertid icke på minsta vis varit ifrågasatt. Jag vet icke från hvilket ställe i utskottets betänkande han kunnat hemta detta. Ty deraf framgår uttryckligen, att utskottet egentligen fäst sig vid frågan om samtrafiksvägarne. Derjemte har utskottet sagt, att samtrafikstaxorna i allmänhet hafva befunnits vara tillfredsställande, och dermed må väl utskottet hafva uttalat den åsigt, att samtrafikstaxan skulle i väsentliga delar bibehållas sådan den är. Att möjligen genom en reglering af detta förhållande statens jernvägar skulle komma att gå miste om något litet af förutvarande trafik, som nu på omvägar ledes till statens banor, är ju en sanning, men då Kongl. Maj:t, vid beviljande af nya koncessioner, icke har förbehållit statens jernvägar någon företrädesrätt i detta fall, kan deremot icke göras någon anmärkning. Det torde väl icke heller vara öfverensstämmande med svenska folkets önskan, att statens jernvägar skola åtnjuta ett så beskaffadt monopol, att icke på nya jernbanor

skulle få framgå en trafik, som der eger sin naturliga väg. Huru det skulle vara möjligt, att statens jernvägsförvaltning skulle på något sätt "förlamas" genom åtgärder i antyddas syftet, det saknar jag förmåga att inse.

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

Går jag nu till utskottets kläm, så innehåller den, såsom herrarne veta, en anhållan om "att Kongl. Maj:t täcktes dels, efter vederbörande jernvägsförvaltningars hörande och, der så erfordras, efter inhemtande af deras samtycke, utfärda allmänna bestämmelser i fråga om samtrafik emellan de svenska jernvägarne". Nu skulle man möjligen emot detta kunna anmärka, att man dermed har talat om hela samtrafikfrågan och icke begränsat den endast till samtrafiksvägar. Det är dock uppenbart, att utskottet, då det gör en sådan hemställan som denna, icke kunnat inskränka sig till att endast bedja Kongl. Maj:t ordna samtrafiksvägarne. Skall någonting göras, måste frågan i sin helhet tagas i öfvervägande. Deraf behöfver dock icke blifva följden, att man gör någon omstörtande rubbning eller ändring i redan antagna och med mycket besvär åstadkomna samtrafikstaxor, med hvilka allmänheten är belåten.

Sedan har utskottet hemställt, att Kongl. Maj:t, "vid meddelande af koncession för nya jernvägsanläggningar, måtte bestämma, i hvad mån en hvar af dem må få deltaga i den allmänna samtrafiken". Jag har redan sökt förklara, att detta icke är orättvist eller obilligt och att det mycket väl kan af Kongl. Maj:t åstadkommas, äfvensom att bestämmelse härom länder till fördel för dem, som söka tillstånd att få anlägga nya jernvägar.

På grund af hvad jag nu anført tillåter jag mig yrka bifall till utskottets förslag, under erinran om, hvad som redan är för kammaren tillkännagifvet, att Andra Kammaren med öfvervägande majoritet bifallit detsamma.

Herr Svedelius: Såsom redan har blifvit antydt af den siste talaren, har den förste ärade talaren påtagligen i hög grad missuppfattat utskottets förslag, då han så vidlyftigt talade om det betänkliga uti att rubba de med mycket arbete i ordning bragta taxebestämmelserna. Han begick redan ett litet misstag, då han kallade 1888 års jernvägskomité för "samtrafikstaxekomité". Det är visserligen sant, att samtrafiken då äfven kom under behandling, men denna komités uppdrag af Kongl. Maj:t var, att "efter utredning af verkningarne utaf de under senare tider vidtagna fraktnedsättningar å statens jernvägar och efter revision af nu gällande taxa för transporter å dessa jernvägar, föreslå de hufvudgrunder, som med hänsyn till såväl trafikanternas intressen som den afkastningsförmåga statsjernvägarne skäligen borde ega, samt öfriga intressen, som berördes af fraktsatserna, borde vid trafiktaxans upprättande genomföras". Hufvuduppdraget var således icke att ordna samtrafiken.

Den förste talaren yttrade sig vidare om det betänkliga i att rubba grunderna, hvarpå den nuvarande trafiktaxan och trafikbestämmelserna i öfrigt äro baserade. Jag hade sjelf äran att vara medlem i nyss nämnda komité, och jag kan försäkra den ärade talaren, att ingen kan

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

strängare än jag hålla fast vid hvad denna komité då uttalade och der full enighet var ävägbragt. Hade det således inom utskottet varit den allra ringaste fråga om att rubba grunderna till det, som denna komité föreslagit, och som i hufvudsak nu är gällande, skulle jag varit den första att deremot inlägga min kraftigaste protest. Tvärt om är det, hvilket också tydligen framgår af utskottets utlåtande, just de nu gällande grunderna, som man vill bibehålla. Utskottet säger nemligen: "sådan samtrafiken varit ordnad, torde densamma öfver hufvud taget hafva medfört stora fördelar och goda resultat icke blott för de deri deltagande banförvaltningarna utan äfven och ännu mera för den trafikerande allmänheten"; och längre fram heter det i afseende å de nu ifrågasatta möjliga förändringarne: "äfven om dervid skulle i ofvan antydda hänseenden behöfva vidtagas en eller annan förändring uti nu gällande bestämmelser, hvilka dock öfver hufvud taget funnits ganska tillfredsställande."

Det är således icke utskottets mening att åstadkomma några rubbningar i hufvudsak i gällande förhållanden. Deremot har utskottet tänkt sig, att det vore behöfligt att vinna en större stadga och enhet just i dessa förhållanden. En stadga och enhet, som torde vara så mycket mera nödvändig att få preciserad och fastslagen som, utan tvifvel, de nya jernvägar, hvilka i mellersta och södra Sverige tillkomma, nästan uteslutande torde blifva att betrakta i viss mån som konkurrensbanor till förutvarande och därför skulle kunna medföra betänkliga rubbningar i de bestående förhållandena, derest icke dessa på något sätt stadgades.

Det har äfven framhållits den stora svårigheten för Kongl. Maj:t att åstadkomma någon sådan utredning och utfärdande af några sådana föreskrifter. Det kan naturligtvis icke falla mig in att säga huru Kongl. Maj:t bör göra, och många vägar torde finnas, men jag har tänkt mig den utvägen, att Kongl. Maj:t skulle ålägga trafikstyrelsen att inkomma med ett förslag, baserad hufvudsakligen på nu gällande grunder. Detta förslag skulle sedan delgifvas de enskilda jernvägarne, som deröfver hade att utlåta sig. Det materiel, som sålunda samlades genom utlåtanden från de enskilda jernvägarne, skulle sedan föreläggas, jag vill nu icke kalla det en komité, ty något så storartadt behöfves icke, men 5 eller 6 sakkunnige personer, som, med detta material till grund, skulle utarbete ett förslag, hvilket, allt jemt enligt min och utskottets mening, skulle vara baserad hufvudsakligen på samma grunder som de nu gällande. Öfver detta förslag kunde sedan ombud från alla jernvägar i riket få tillfälle att uttala sig på ett sammanträde. Derefter skulle då Kongl. Maj:t utfärda förordning i ärendet, sedan Kongl. Maj:t på enskild väg sökt med sådana enskilda jernvägsförvaltningar, hvarifrån allvarliga protester hade försports, träffa de särskilda öfverenskommelser, hvartill deras koncessionsvilkor kunna berättiga dem. Vi veta ju nemligen, att under de senare åren tillkomna nya jernvägar redan hafva bland sina koncessionsvilkor intagen skyldigheten att ställa sig Kongl. Maj:ts föreskrifter om samtrafik till efterrättelse. Sådan särskild öfverenskommelse skulle således endast kunna ifrågakomma för några få jernvägar och om sådan öfverens-

kommelse slutligen icke skulle kunna med dessa träffas, kunde ju Kongl. Maj:t göra undantag för dem och utsluta dem ur samtrafiksbestämmelserna, och jag är öfvertygad om att deras eget intresse mycket snart skall driva dem till att avsluta sig till samtrafiken i sin helhet. Det är nemligen gifvet att dessa jernvägar, med all den företrädesrätt de genom sina koncessioner kunna hafva, dock icke ega någon rätt, som sträcker sig längre än till deras egna jernvägar. Detta kan väl icke utgöra något hinder för Kongl. Maj:t att bestämma rörande öfriga jernvägars rättigheter och skyldigheter.

Jag vill taga för gifvet, att de bestämmelser, som af Kongl. Maj:t skulle utfärdas, icke blefve klädda i allt för stela former, då det är uppenbart, att, med den utveckling vårt jernvägsväsende nu har att emotse, nya förhållanden komma att inträda, hvilka göra, att de bestämmelser, som utfärdats, måste vara så beskaffade, att de kunna tänjas derefter, och sjelfva dessa bestämmelser borde ju innehålla sättet huru tillgå skall för förändringens genomförande. I detta hänseende tillåter jag mig, i likhet med den föregående talaren, påpeka just det förslag, som 1888 års jernvägstaxekomité framkastade, nemligen om inrättande af ett jernvägsråd, hvilket bland sina funktioner äfven skulle få att uttala sig öfver frågor rörande samtrafiken äfvensom om regleringen af nya och förändrade förhållanden, dels med anledning af denna samtrafik och dels med anledning af nya banors tillkomst.

Hvad den sista delen af utskottets förslag beträffar, har det af den föregående talaren blifvit betonadt hvad meningen dermed är, att nemligen Kongl. Maj:t, vid koncessions beviljande, måtte lemna uttryckligare föreskrift om med hvad rätt den nya banan finge förvänta sig deltagande i samtrafiken. En sådan bestämmelse torde nu vara mycket svår, ja, nästan omöjlig att göra, just på grund deraf, att Kongl. Maj:t icke kan förmena förut befintliga banor den bestämmelserätt, som de i detta hänseende kunna hafva. Men hafva en gång förhållandena härvidlag blifvit stadgade, är det naturligtvis så mycket lättare att, vid nya koncessions beviljande, införa bestämmelser uti ifrågavarande hänseende.

Med anledning af hvad jag nu haft äran anföra, anhåller jag, herr talman, att få yrka bifall till hvad utskottet föreslagit, öfvertygad om att det alls icke innebär de stora och betänkliga rubbningar, som den förste ärade talaren här påpekade.

Herr Tamm: Med den ringa tid jag haft att bereda mig på äfven stora och viktiga frågor, då vi senast i går sutto både för- och eftermiddag i statsutskottet, har jag icke kunnat gå igenom detta betänkande så noggrant som jag hade önskat. Jag skall för öfrigt söka att i denna fråga blifva så kort som möjligt, hvilket, så invecklad den är, ej är ett lätt löfte att infria utan fara att blifva otydlig.

För min del får jag säga, att jag delar de betänkligheter, som af den förste talaren äro framställda. Hur föga ingripande och beskedligt utskottets förslag vid första ögonkastet förefaller, gäller det i sjelfva verket en fråga af stor betydelse, som kan åstadkomma en rubbning uti de ekonomiska förhållanden, hvarpå våra jernvägsbyggnader

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)

hvila, så mycket äfventyrligare som rentabiliteten af vår statsskuld och å alla de lån, för hvilka kommuner, bolag och enskilda i och för de enskilda jernvägarne häfta, beror på att våra jernvägar gifva sådan afkastning, att räntor och amortering ej måste tagas af annan beskattning eller af den ändock tryckta industriens knappa afkastning. En nödig betänksamhet synes mig därför vara skäl att iakttaga, så att man icke, till och med genom en skrifvelse, öppnar en fråga, som möjligen kan blifva ganska ödesdiger. Jag kommer således till det slut, att jag, för min del, ämnar yrka afslag å den kläm, som här förekommer i utskottets betänkande.

Detta utskottets betänkande innehåller, såsom herrarne sett, tvenne särskilda punkter. Den ena är, att Kongl. Maj:t täcktes dels, efter vederbörande jernvägsförvaltningars hörande och, der så erfordras, efter inhemtande af deras samtycke, utfärda allmänna bestämmelser i fråga om samtrafik emellan de svenska jernvägarne. Äfven om man går igenom utskottets föregående motivering kan jag, för min del, icke fatta, huru man kan påstå, att här blott är fråga om ändring i *trafikvägarne*, i synnerhet då detta utlåtande är stödt på motionärens förslag.

Då jag här hört många inom kammaren, som jag talat vid, säga att de icke riktigt hafva reda på hvad saken gäller, måste jag med ett par ord beröra sjelfva frågans innebörd.

Samtrafik betyder nemligen här ej en blott rättighet för en jernväg att få öfverföra sin trafik på en annan jernväg — utan den innefattar ett helt system af öfverenskommelser för afhjelpande af ett förut oefferrättligt förhållande. Då hvarje jernväg utgjorde ett slutet helt för sig, skulle vid godsets öfverföring från en jernväg till en annan detta omexpedieras, frakter särskildt debiteras o. s. v., till hvad trassel och svårighet för trafikanterna, kunna många minnas eller lätt fatta. Ännu omöjligare blef detta, ju flere jernvägar som uppstodo. Till afhjelpande häraf bildades en samtrafikförening mellan statens och en del enskilda jernvägar på vissa vilkor och grunder. Men dessa vilkor äro icke och kunna icke vara sådana som motionären här önskat, "att samma godstariff skall likformigt tillämpas på alla jernvägar, som fått koncession". Det är en omöjlighet, i synnerhet efter införande af den s. k. fallande taxan, som afser att per kilometer minska fraktafgiften, ju större den jernvägslängd är, å hvilken godset skall fraktas. Om den fallande taxans frakt utan vidare delades efter genomlupna kilometertalet på hvardera banan, skulle det ju inträffa, att den längre delen, som vanligen är statens, skulle, efter sitt kilometerantal, få uppbära en nöjaktig andel af frakterna — men den kortare banan skulle deremot få en nedsättning på antagom sina 5 å 10 kilometer, som ej ens betäckte dess expeditions-, lastnings- m. fl. kostnader — som ju äro oberoende af längden en frakt genomgår. Det har därför visat sig nödvändigt att uppgöra denna samtrafikstaxa så, att vid fraktens fördelning till de kortare vägsträckornas förmån beräknas s. k. *tilläggsavgifter*, *banavgifter* och *vägförlämningsberäkning*, för hvilka utskottet redogör på sidan 8, för att de ej skulle blifva för mycket lidande och för att dessa smärre banor skola kunna ingå på en sådan samtrafik. Äfven dessa särskilda afgifter hafva måst göras

vid olika banor olika. Det vore rent af att döda dessa banor, om man skulle göra såsom åtminstone implicite ligger i förslaget, och att detta måste vara så, synes mig framgå af uttrycket att samma trafikgodstarriff likformigt skulle tillämpas.

Uti dessa samtrafiksafstal är ock bestämmelsen om trafikvägarne intagen, och äro dessa af lika stor betydelse som fraktfördelningen; det kan icke vara annat än billigt, att de jernvägar, som först brutit väg och upparbetat frakten å en sträcka, ega någon garanti för att ej deras frakter utan vidare beröfvas dem af en jernväg, som förkortar den med några kilometer; sådana skulle ju då kunna anläggas uteslutande i syfte att lefva på den trafik de beröfva de äldre — hvaraf landet hade föga fördel. Äfven i detta fall bör iakttagas någon försigtighet, ty stora kapital äro ju nedlagda i dessa jernvägar, och man bör icke för smärre olägenheter på ett håll, hvilka dessa senare nyanlagda jernvägar haft i sin magt att vid anläggning beräkna, i motsats med de äldre som ej kunnat göra det, rubba stora och viktiga intressen på andra.

Det hade varit önskvärdt, om motionären uppmärksammat den premiss, som af styrelsen för mellersta Blekinge jernväg i en skrifvelse uttalats, nemligen "att en jernvägsförvaltning ingen rätt har att afstå från varutransporter, som det kan bero af henne att få bibehålla". Den jernvägsstyrelsen har således uttalat samma mening, som jag här förfäktar, och att den ej strider mot motionärens egen rättsuppfattning framgår af hans förslag, att jernvägar, som framdeles komma att anläggas, icke skola få samma rättighet som de andra, utan det skall särskildt pröfvas, huruvida dessa jernvägar skola få koncession eller i *hvad mån* de skola få detta. Jag tror således, för min del, att man verkligen bör gifva akt på, att man icke nu på den grund, att några senare anlagda jernvägar icke kunna få alla de fördelar som de äldre, och på dessas bekostnad gör en rubbning i hela den öfverenskommelse, som med så ofantligt besvär och med så mycket arbete blifvit åstadkommen. Följderna häraf blefve antingen, att jernvägarne slå sig i hop till komplexer, såsom t. ex. alla jernvägar vester om statsjernvägen Göteborg—Falköping—Malmö. Det är ett stort och kraftigt jernvägsnät som, om det tvingas att sammansluta sig och frigöra sig från samtrafiksafstalen, kommer att diktera för sig huru det behagar. Om detta blir till gagn för trafikanterna och öfriga jernvägar, det lemnar jag derhän. Vi kunna så bringas derhän, att staten rent af blir tvungen att inköpa dessa enskilda jernvägar. För öfrigt ber jag få framhålla, att det är icke så, om jag så må säga, "hårdspändt" inom denna samtrafikförening. Som exempel skall jag framtaga en jernväg, som ej är motionären obekant, åtminstone beröres den i motionen, nemligen mellersta Blekinges jernvägsaktiebolag. Jag har här i min hand en handling, som meddelar att detta bolag fått den 4 november 1889 sig tillstånd ett förslag, som visserligen icke tillåter bolaget att taga trafiken från den nuvarande vägen Karlskrona—Alfvesta—Vexjö—Hessleholm, men som medgifver att afgifterna mellan Karlskrona å ena sidan och stationer söder om Hessleholm å den andra *finje ställas lika* med den från Karlskrona via mellersta Blekinges jernvägar. — Hvad

Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)

kan mera begäras? Är detta hårda fordringar? Tyder detta på omedgörlighet från samtrafikföreningens sida? Anbudet är ju likställighet i afseende på fraktseloppet. Sedan beror det ju blott på hvilkendera linien kan genom goda, snabba anordningar draga kunderna till sig. På dessa anordningar beror mycket; om det å ena linien fins normalt spår med lika spårvidd hela vägen, blir ju kommunikationen lättare, än då en omflyttning skall ske från smalspårig till bredspårig bana. Det är således icke blott väglängden, som bör vara bestämmande för hvad väg gods skall bäst gå, utan snabbheten med hvilken ilgods och paket kunna komma fram m. m.

Tillämpar man dessutom den af jernvägsstyrelsen föreslagna och af flertalet enskilda jernvägar godkända taxa i fråga om utbyte af samtrafiksväg, så visar sig följande resultat: om jag jemför fraktsatserna mellan Malmö—Karlskrona öfver begge de angifna vägarne, så uppgår transporten per 100 kilogram öfver Alfvesta och Vexjö till 163,8 öre och transport af 100 kilogram öfver Hesseholm, Sölvesborg och Karlshamn till 171,5 öre, och tillämpningen af satsen, att godset skall gå den billigaste vägen, hvilken gäller för andra jernvägar i fråga om hvilken väg godset skall gå, blir således att det bör gå öfver Alfvesta—Vexjö. Skulle, såsom motionären sagt, så vidt jag kan tyda hans mening, den kortaste vägen utan all annan hänsyn fastställas som samtrafiksväg — då inträffar något som är mycket i ögonen fallande, nemligen det förhållandet, att hela den norrländska trafiken skulle gå från Ockelbo till Upsala, och statens jernväg öfver Sala förlora hela denna trafik och dermed all inkomst deraf — hvaraf kan belysas hvilka stora ekonomiska rubbningar kunna blifva följd af ändring i trafikvägar.

Jag upprepar, att vi i en så pass vigtig fråga som denna beträffande trafikvägarne böra vara mycket betänksamma, innan vi aflåta en skrifvelse; i alla händelser borde utskottet tydligare betonat hvad man vill, icke endast framställt en generel önskan att Kongl. Maj:t må hitta på hvad han kan för lösning af frågan.

Jag erkänner gerna, att det måste nu och framdeles uppkomma sådana förhållandena, då dessa samtrafiksfrågor kräfva ny utredning och undersökning. Nya jernvägar komma till och nya svårigheter kunna uppstå, men dessa förhållanden måste under hand ordnas, och jag hänvisar i detta fall till hvad som uttalades i den komité, som jag hade nöjet sitta uti. På fria öfverenskommelsens väg bör, så vidt och så länge det kan ske, saken ordnas genom ett *jernvägsråd*, hvilket såvidt möjligt bör representera både de enskilda jernvägarne, industriens intressen och statens jernvägar. Hvilken annan väg vill utskottet gå? Utskottet säger, att Kongl. Maj:t skall bestämma, men måste dock i klämman tillsätta, att det skall ske "efter vederbörande jernvägsförvaltningars hörande och, der så erfordras, efter inhemtande af deras samtycke"; detta samtycke fordras i flera fall, såsom utskottet sjelft påvisat, bestämdt. Det finnes icke mer än två vägar att ordna det, antingen på administrativ väg eller och på den som hittills följts, den frivilliga öfverenskommelsens väg, och det är denna väg jag tror man bör vara försigtig att öfvergifva och icke vidtaga åtgärder, som kunna leda till en farlig brytning!

Härmed har jag antydt, hvarför jag i hufvudsak är rädd för den första punkten i afdelningen. Den andra har jag något annat emot. Beträffande denna säger utskottet, "att Riksdagen må i skrivelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes — — vid meddelande af koncession för nya jernvägsanläggningar bestämma, i hvad mån en hvar af dem må få deltaga i den allmänna samtrafiken". Detta är ett uppdrag, som jag för min del icke vill gifva Kongl. Maj:t. Jag anser det icke rätt, att Kongl. Maj:t skall hafva magt bestämma på förhand om den ena jernvägen, att den får icke komma in i samtrafiken, eller om den andra, att den får komma in, och jag tviflar att någon Konungens rådgifvare skulle vilja åtaga sig ansvaret af ett så godtyckligt bestämmande. Mig synes, att om en ort vill hafva en jernväg anlagd inom sitt område, så skall denna jernväg sedan lika väl som någon annan kunna få begagnas för samtrafik, men vi skola komma i håg, att den får göra det på det vilkor, att den icke sönderbryter det gamla. Och hittills har det gått så, att den ena jernvägen efter den andra slutit sig till dessa samtrafikbestämmelser, och det är märkvärdigt huru litet missnöje man försport. Det synes ej heller finnas någon anledning, hvarför det ej skulle fortfara på samma sätt. Hittills hafva inga afslag å billiga fordringar gifvits och dertill finnes ock för mycket gemensamt i intressen mellan det gamla och det nya. På dessa grunder anhåller jag, herr talman, om afslag på utskottets hemställan.

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

Friherre von Otter: Då jag företog mig att till Första Kammarrens öfvervägande väcka denna motion, förbisåg jag ingalunda, att den berör en fråga, som är både svår och invecklad, och att det därför kunde vara en ganska svår uppgift att förebringa den utredning i saken, som vore erforderlig för att kammarens herrar ledamöter derpå skulle kunna bilda sig ett rätt omdöme. Min tillfredsställelse blef därför liflig, då kammaren icke blott behagade tillsätta ett särskildt tillfälligt utskott för behandlingen af denna motion, utan äfven i detta utskott utom mig sjelf insatte personer, hvilka med fullständig kännedom i alla hithörande ämnen tillika representerade de skiljaktiga intressena inom jernvägsväsendet; i detta utskott insattes nemligen en af kammarens ledamöter, hvilken tillhör jernvägsstyrelsen, och dessutom ledamöter som kunde anses representera såväl de gamla som de nyare jernvägarnes intressen.

I det jag öfvergår till sjelfva frågan, skall jag be att få rätta en missuppfattning, som den förste talaren gjorde sig saker till; och lika så bemöta några misstag af en senare talare.

Den förste talaren yttrade, att anledningen till denna motion skulle vara ett "enskildt tycke" och en åstundan att bringa en fördel åt "den lilla jernväg motionären skötte", såsom han uttryckte sig. Detta är icke skälet. Anledningen till motionen har ingalunda varit denna. Den ifrågavarande jernvägen tillhör, i strid mot hvad den förste talaren tycktes antaga, redan samtrafikföreningen, och dess ställning är sådan, att den kan, om den vill kringgå samtrafiksofverenskommelserna, transportera gods mellan Karlskrona och de södra

Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)

orterna till precis samma pris, som samtrafikstaxan angifver. Helt nära intill Karlskrona, på endast 4 kilometers afstånd, ligger nemligen en liten station som heter Gullberna, och med tillämpning af samtrafikstaxan, som jag eger rätt att tillämpa för Gullberna station, kan jag transportera gods dit till det pris samtrafikstaxan bestämmer, och således, då vägen dit är 69 kilometer kortare, fraktbilligare än om godset föres den gamla vägen. Skälet hvarför motionen framkommit är således icke att skaffa någon fördel åt den jernvägen, ty den fördelen kan vinnas motionen förutan, utan min uppfattning om behovet af fullgiltiga bestämmelser beträffande samtrafiken, som jag vunnit under utöfningen af den befattning jag haft med "min lilla jernväg" som den förste talaren kallade den.

Man kan verkligen tycka det vara obilligt, att, om ett samhälle, t. ex. en större stadskommun, nedlagt ett större kapital på en jernväg i ändamål att få sina fraktkostnader minskade, detta skall kunna hindras genom några bestämmelser som icke finnas till, oskrifna bestämmelser. Ingen har på tal om samtrafiken bestridt, att den verkat särdeles fördelaktigt i alla afseenden, såväl för jernvägarne sjelfva som för trafikanterna. Men hvad som kunde vara bra på en tid, då antalet enskilda jernvägar i Sverige uppgick till knappt ett 50-tal, det säger sig sjelf att detta kan behöfva förändring och komplettering i den mån antalet ökas. Då omkring år 1880 denna fråga första gången upptogs till behandling, inbjödös alla då befintliga svenska jernvägar att deri deltaga; deras antal var, såsom jag nämnde, ungefär 50. När sedermera 1882 den öfverenskommelse iugicks, som ligger till grund för samtrafiken, var det icke flere än 11 af dessa jernvägar, som med jernvägsstyrelsen inträdde i denna samtrafiksförening. Sedermera har, såsom här blifvit upplyst, till och med 1886 ett större antal ingått, mellan hvilka och trafikstyrelsen, liksom i fråga om de föregående 11, det träffats särskilda aftal. Men efter denna tid har icke något sådant särskildt aftal egt rum, utan då en jernväg önskat inkomma i samtrafiksföreningen, har det gått så till, att jernvägsförvaltningen skrivit till jernvägsstyrelsen, från hvilken den då erhållit tariffböcker för de stationer, i fråga om hvilka medgifvande lemnades, samt reglementariska bestämmelser för samtrafiken. Hvad innehålla då dessa nu befintliga reglementariska bestämmelser? De innehålla att, då det är fråga om en varutransport mellan två jernvägsstationer, skall godset gå den väg, som gifver de billigaste frakterna; detta är den grund, som eu på sådant sätt inkommen jernväg har att bygga på. Hvad är naturligare än att, då någon funer att med tillämpning af gällande samtrafikstaxa hans jernväg gifver de billigaste frakterna, han skall anse sig berättigad att få den till samtrafiksväg? Den näst föregående talaren yttrade, att enligt några uppgifter han hade skulle det visa sig, att frakterna till Karlskrona från de södra orterna, om dessa frakter beräknades på ett visst sätt, komme att ställa sig högre på den nya vägen. Det är mycket riktigt, då de beräknas på ett "visst sätt". Men om detta "vissa sätt" icke är öfverensstämmande med några befintliga föreskrifter eller bestämmelser, hvartill tjenar denna beräkning. Till absolut ingenting, i mitt tycke! Samme talare sade, att

jag i min motion föreslagit, att alla jernvägar som fått koncession skulle vara berättigade att inkomma i samtrafiksföreningen. Jag har hemställt, "att Riksdagen måtte hos Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes utfärda bestämmelser i fråga om samtrafik de svenska jernvägarne emellan, af beskaffenhet att alla jernvägar, statens eller enskilda, *hvilka i denna trafik få deltaga*, må varda likställda"; "hvilka i denna trafik få deltaga" är väl något helt annat än "hvilka som fått koncession". Dermed har jag afsett att, då det är alldeles omöjligt att få några bestämmelser, som kunna lika tillämpas på alla jernvägar, man hör från början tillse, huruvida det är lämpligt, riktigt och nyttigt att de få rubba samtrafiksvägarne; få de icke göra detta, är det väl bättre, både för dem sjelfva och för det stora hela, att de icke få i samtrafiken ingå.

Det är äfven ett annat skäl, hvarför denna motion framkommit, nemligen att jag icke kan se, huru man framdeles skall gå till väga derest icke denna fråga tages om hand af någon som står utom jernvägsförvaltningen. Jag bestrider icke riktigheten af det fria aftalet, och ingen inom utskottet, hvarken jag eller någon annan, har velat förhindra sådana, eller att nu gällande samtrafiksbestämmelser icke skulle ligga till grund äfven för framtiden. Hvad jag afsett är att, då man funnit, att nu gällande samtrafiksbestämmelser icke längre uppfylla sitt ändamål, icke motsvara nya förhållanden, och då det efter hvad jag genast skall visa framgår, att det icke är tänkbart att kunna erhålla några bestämmelser, som gillas af alla eller som ej ogillas af flere medlemmar i samtrafiksföreningen, då skall frågan tagas om hand af en myndighet, som är höjd öfver de enskilda intressena. Härmed åsyftar jag hvad som förekommer på sid. 10 och 11 i betänkandet. Sedan man börjat komma under fund med att det icke reder sig ensamt med nuvarande bestämmelser i fråga om samtrafiken, har man sedan några år tillbaka varit sysselsatt med att formulera nya regler som skulle supplera de gamla och närmare angifva i hvilka fall samtrafiksvägarne finge ändras. I detta afseende har jernvägsföreningen uppställt några regler, och dessa hafva af jernvägsstyrelsen gillats. Men i hvad mån kunna dessa nya regler anses tillfredsställa samtrafikens behof? Jag skall söka tillse. På sid. 10 lemnas i första punkten föreskrift om huruledes en viss beräkning skall begagnas för att afgöra, huruvida en kortare väg skall få blifva samtrafiksväg eller om den gamla, längre, fortfarande skall få vara det. Det är med tillhjälp af denna regel (men med förbiseende af förbehållet att taxan dervid skall tillämpas *lokalt*) som den näst föregående talarens exempel blifvit åberopadt, och som man kommer till det resultat han nämnde, att det nemligen skulle kosta mera att skicka varorna den nya vägen än den gamla. Huruvida denna punkt är den lämpligaste i detta fall, derom vill jag icke yttra mig; det kan vara olika meningar i det afseendet, men den är icke fastställd och knappast rättvis vare sig för en ny jernväg eller mot allmänheten, ty nog synes det mig vara väl långt gånget då man, för att en väg skall få blifva samtrafiksväg, vill att den skall förkorta afståndet mellan två punkter med ända till 30 procent; detta lemnar jag emellertid derhän. Hvad jag deremot vill något uppehålla mig vid, är de följande 4:de, 5:te och 6:te bland dessa regler eller punkter.

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)

Enligt den första punkten har en väg genom beräkning, matematiskt, visats höra vara samtrafiksväg. Då gör man sig den frågan: hvad kan väl mera fordras för att saken skall vara afgjord? Jo, säger i detta fall förslaget, det är icke nog dermed, ty om den som blifvit af med samtrafiken icke är nöjd med att så skett, hvilket han naturligtvis icke är, så får han enligt 4:de och 5:te punkterna begära tillsättande af en skiljenämnd att ånyo pröfva saken. Men en skiljenämnd bör väl vara sammansatt af opartiske personer; förutom den som saken närmast rör böra väl de andra vara opartiske. Men huru är det stäldt i det afseendet? Skiljenämnden skulle vara sammansatt af representanter dels för de olika intressena, dels från jernvägsstyrelsen och dels från jernvägsföreningen. Men finnes det någon den allra ringaste sannolikhet för att icke dessa två sistnämnda liksom hvar och en af de andra äro parter i saken? Nej! Följaktligen kan, enligt min tanke, en sådan regel som denna icke hafva tillkommit i någon annan afsigt än den, att äfven om genom den första regeln en väg blifvit utsedd till samtrafiksväg, så skall skiljenämnden kunna göra detta om intet. Men icke nog dermed! Om äfven denna — såsom det enligt min åsigt alltid måste vara fallet — partiska nämnd mot förmodan gifvit den nya banan rätt, så får samtrafiken ändå icke komma den vägen. Inträffar det nämnda förhållandet, så skall nemligen enligt 6:e punkten den gamla vägen nedsätta sina taxor, så att frakterna på den vägen blifva desamma som på den nya, i fall trafiken skulle gå deröfver. Kan detta vara riktigt? Och om nu så skulle inträffa, hvad måste följderna blifva? Jo, då inträffar ånyo något sådant som den förste talaren framhållit; då inträffar just det att, i stället för att, såsom nu är fallet, trafikanten kan genast på ett ställe genom att se samtrafikstaxan få veta hvad frakten är, detta icke blir möjligt, därför att han icke vet på hvilken del af samfärdslinien frakterna blifvit förändrade. Om detta nu är förhållandet, mine herrar, att de gamla samtrafiksreglerna icke längre äro fullt tillräckliga och om ej heller de regler, som hittills blifvit framställda åsom supplement till de gamla, kunna uppfylla sitt ändamål och såsom rättvisa godkännas, hvad är då naturligare, än att man söker vinna rättelse i denna sak och leda frågan in på säkrare stråt? Då kan naturligtvis uppstå den frågan, hvad som är den rättare vägen. Denna anvisas enligt min tanke genom de koncessioner, resolutioner och taxor som äro utfärdade. Här har redan påvisats, att allt sedan 1882 står det i koncessionerna, att vederbörande jernvägsförvaltningar skola vara underkastade de bestämmelser i afseende å samtrafiken, som af Kongl. Maj:t stadgas. I alla de låuresolutioner, som utfärdats till de jernvägar som hafva statsunderstöd, finnes enligt Riksdagens egen föreskrift en liknande bestämmelse; i alla på senare tider utfärdade taxor, således icke endast för nya jernvägar utan för alla jernvägar i Sverige, då taxorna ju förnyas hvart femte år, finnes införd en bestämmelse att jernvägarne skola vara underkastade den taxa för samtrafik, som af Kongl. Maj:t framställles. Hvad är nu en sådan taxa? En sådan taxa bestämmer samtrafiksvägarne. Kan jag bestämma taxan, kan jag reglera vägen? Under sådana förhållanden kan jag för min del icke se annat än att

det är riktigt att, såsom här föreslagits, man vänder sig till den myndighet, som anser sig berättigad att i detta hänseende lemna föreskrifter, en myndighet som betingat sig denna rättighet; ty har man betingat sig en sak, bör man väl derefter ock kunna fullgöra betingelsen.

Men hvad skulle följden blifva, om icke några närmare bestämmelser i detta hänseende utfärdades? Jag kan knappast tro annat, än att följden skulle blifva den, att en hel del jernvägar komme att skilja sig från samtrafikföreningen och bilda särskilda samtrafikföreningar, såsom här också blifvit af en föregående talare yttradt. Nå, om detta skulle inträffa, hvar stå vi då? Jo, på precis samma punkt som innan samtrafikföreningen kom till stånd, endast med den skilnaden, att i stället för att man då hade att göra med enskilda "banor", har man nu att göra med enskilda "samtrafikföreningar".

Efter allt detta kan jag således för min del icke finna annat än att, för att samtrafikföreningen fortfarande skall bestå, för att en förening som man allmänt medgifver har utträtt så mycket godt skall kunna fortfara, för att samma bestämmelser som hittills gält vederbörligen kompletterade må kunna fortfarande få gälla till efterrättelse, bör denna fråga öfverlemnas i Kongl. Maj:ts hand. Och det är på den grund, herr talman, som jag för min del anhåller om bifall till utskottets framställning.

Herr talmaunen tillkännagaf, att anslag utfärdats till sammanträdet fortsättande kl. 7 e. m.

Herr Tamm: Då här blifvit framställda anmärkningar emot de af mig framlagda sifferuppgifterna, skall jag be att få läsa upp dem. De äro hemtade ur jernvägsstyrelsens till Kongl. Maj:t afgifna skrifvelse af den 25 februari detta år och lyda sålunda: "Beträffande den af bolagsstyrelsen framlagda jernvägsstyrelsens emellan olika tariffsatser för transporten emellan Malmö och Karlskrona dels via Hessleholm—Sölvesborg—Karlshamn, dels via Alfvesta—Vexjö, kan denna jernvägsstyrelsens förmenande, icke tillerkännas någon betydelse, då vid densammans uppställande tillämpats de grunder för samtrafiken, hvilka voro gällande särskildt för de banor, som år 1880 voro trafikerade, samt på inbjudning af jernvägsstyrelsen efter hand bildat en samtrafikförening, och hvilka grunders tillämpning för här i fråga varande trafikstyrelsen just anser måste bestridas.

En jernvägsstyrelsens jernvägsstyrelsens åter af transportkostnader för fraktgodis vid sändning emellan Malmö och Karlskrona öfver de begge nyss angifna vägarne utvisar — när fraktafgifterna uträknas på det sätt som af jernvägsstyrelsen och, enligt hvad ofvan meddelats, af flertalet enskilda jernvägar godkänts att gälla, då fråga är om utbyte af samtrafiksväg — följande resultat:

163,8 öre pr 100 kg. för transport öfver Alfvesta och Vexjö, samt

171,5 öre pr 100 kg. för transport öfver Hessleholm, Sölvesborg och Karlshamn.

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

Vid tillämpningen af detta beräkningssätt skulle alltså ingen ändring ske af den nuvarande transportvägen öfver Alfvesta.“

På denna officiella handling har jag stödt mina uppgifter.

Herr Ekman: Jag skall icke tillåta mig att sätta kammarens tålmod på något hårdt prof genom att inlåta mig på någon vidlyftig undersökning af de åsikter, som uttalats i motionen och som äfven återgifvits i det tillfälliga utskottets betänkande, för att söka visa hvar det leder, om man vill skänka bifall åt den framställning, som innefattas i föreliggande betänkande; det har nemligen såväl af den förste talaren som äfven af en representant från Upsala län blifvit, enligt min tanke, tillräckligt ådagalagdt, hvar det skulle föra. Men af såväl utskottets ordförande som af motionären har anförts, att för den händelse bifall icke lemnades till en sådan framställning, som utskottet gjort, skulle detta komma att leda derhän att en stor del af de jernvägar, som för närvarande äro inne i samtrafiken, skulle utträda derur och bilda särskilda samtrafikföreningar.

Nu är förhållandet det, att jag representerar ett jernvägsbolag, som har anlagt en jernväg mellan tvenne statens stationer och som således utgör, såsom utskottets ordförande uttryckte sig, den tredje sidan i en triangel. Hvad var naturligare än att styrelsen för denna jernväg lifligt önskade att få en sådan tillämpning af samtrafiksreglerna, som motionärerna gerna skulle se komma till stånd, nemligen att all den trafik, som kom från trakter, liggande norr om statsbanans nordligaste station, skulle gå fram på den enskilda jernvägen och fortsätta från statsbanans sydligaste station ända hur långt som helst på statens jernväg. Det hade naturligtvis för detta bolag varit en ofantligt stor fördel, om det kunnat vinna jernvägsstyrelsens bifall för en sådan öfverenskommelse. Men hvad hade följderna blifvit? Den hade blifvit den, att en stor del af den trafik, som framgår på de båda delarne af statsbanan som bilda vinkeln, hade gått in på den enskilda jernvägen, och detta skulle för statsbanan medfört en ofantligt stor förlust. När detta af jernvägsstyrelsen framhölls, måste äfven styrelsen för den enskilda jernvägen finna, att hvad den från början önskat och äfven begärt var orimligt begärtd, emedan det skulle beröfvat statsbanan en för stor del af dess inkomster. Vi voro således tacksamma, när vi kunde få träffa aftal med jernvägsstyrelsen på sådana vilkor, som nu i allmänhet tillämpas vid uppgörelse om samtrafik, och jag kan försäkra de ärade talare, som här uttalat en farhåga, att banor, som befunno sig i sådant läge, skulle snart uppsäga kontraktet, att åtminstone hvad den jernväg jag talar om beträffar, kommer styrelsen för den visst icke att uppsäga kontraktet; ty vi hafva i alla fall genom vår öfverenskommelse vunnit väsentliga fördelar, och äfven allmänheten har derigenom vunnit stora fördelar. Det kan således icke komma i fråga, att någon uppsägning af öfverenskommelsen från det hållet sker. Och jag tror, att i de flesta fall, äfven der förhållandet ej vore sådant som här, att det endast drabbade statsbana utan komme att drabba två enskilda jernvägar, nöjde man sig med att dela med sig åt de andra hellre än att börja ett krig om frakt-

vägar och frakttaxor, som efter hvad jag tror komme att i de flesta fall sluta ofördelaktigt för alla parter.

Det har blifvit anfördt, att denna utskottets framställning med stor majoritet blifvit godkänd af Andra Kammaren. Jag vet icke hvilka skäl der talat för ett sådant bifall, men om jag icke är allt för illa underrättad, tror jag, att innebörden af utskottets framställning ej tillräckligt framhållits vid diskussionen i Andra Kammaren, och särskildt tror jag, att den omständigheten, att en tillämpning af sådana åsigtter som utskottet här uttalat skulle komma att beröfva statens jernvägar betydliga inkomster, ej tillräckligt framhållits. Jag är öfvertygad om att i fall så skett, hade utgången i Andra Kammaren blifvit en helt annan än den nu blifvit. Men äfven förutsatt, att den föreslagna skrifvelsen skulle af Första Kammaren komma att bifallas, tager jag mig friheten hemställa, hvad Kongl. Maj:t egentligen skulle göra i anledning af en sådan skrifvelse. Det vore visserligen önskvärdt, att allmänna bestämmelser kunde göras gällande för samtrafik för samtliga banor. Men vi veta alltför väl, att jernvägarne i vårt land arbeta under så olika förhållanden, att det ej gerna kan vara tänkbart. Den, som närmare vill sätta sig in i frågan om möjligheten att åstadkomma allmänna bestämmelser för samtliga dessa jernvägar, skall genast finna, att det är omöjligt. Vi hafva jernvägar, som blifvit åstadkomna genom aktieteckning med bidrag af statslån och med bidrag af lån upptaget af bolaget. Vi hafva åtskilliga jernvägar, hvars aktieegare äro solidariskt ansvariga för återbetalningen af de sålunda upptagna lånen. Om det nu skulle göras allmänna bestämmelser för samtrafik mellan alla banor utan afseende på de olika förhållanden, under hvilka de arbeta, skulle ju ganska lätt följderna kunna bli den, att sådana jernvägar, hvilkas aktieegare äro solidariskt ansvariga för låneansvar, skulle komma att erhålla så förminskade inkomster, att det föranledde betydliga årliga uttaxeringar å aktieegarne. Tron I, mine herrar, att Kongl. Maj:t skulle kunna, om denna skrifvelse blir beslutad, göra några allmänna bestämmelser för samtrafik, som skulle kunna leda till en sådan påföljd? Jag är öfvertygad om, att det aldrig någonsin kunde komma att ske. Det är den ena delen af skrifvelsens innehåll.

Den andra delen är det, att för alla nya jernvägar, som nu tillkomma, skulle Kongl. Maj:t på förhand och så vidt jag kan tänka mig för all framtid bestämma de vilkor, under hvilka den nya jernvägen skulle få deltaga eller icke få deltaga i en samtrafik. Kan det verkligen vara Riksdagens mening att hemställa till Kongl. Maj:t eller lägga i Kongl. Maj:ts hand ett sådant afgörande? Jag tror icke, att det vore välbetänkt att göra det, och jag är nästan öfvertygad om, att om denna skrifvelse blir beslutad, skulle Kongl. Maj:t i anledning af densamma komma att gifva ungefär samma svar som på framställning från enskildt bolag, som omtalas i betänkandet, nemligen att klagomålen förklarats icke föranleda till någon åtgärd.

Med den betänksamhet, som i allmänhet karakteriserar Första Kammaren när fråga är om aflåtande af skrifvelse, vågar jag för min del hoppas och tro, att Första Kammaren skall finna, att skäl ej före-

*Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)*

Om samtrafik
mellan svenska
jernvägar.
(Forts.)

ligger till aflåtande af någon sådan skrifvelse, som utskottet föreslagit, allra minst nu, då det ej är mer än två år som vi varit i tillfälle att tillämpa den samtrafiksöfverenskommelse, som nu är gällande. Jag tror det vara af vigt för all industriel verksamhet, att den får under vilkor som blifvit fastställda lugnt utveckla sig under någon längre tid, så att man får se resultatet deraf, och den erfarenhet, som kan vara vunnit under två år, är enligt min åsigt allt för kort för att Riksdagen nu skulle se sig föranlåten att komma med en framställning om ändringar deri.

Jag ber att få tillstyrka afslag å det föreliggande betänkandet.

Friherre von Otter: Trots hvad herr Tamm nyss anført ur en skrifvelse från kongl. jernvägsstyrelsen till Kongl. Maj:t ber jag att få vidhålla hvad jag yttrat och till stöd derfor läsa upp en annan del af samma skrifvelse. Jernvägsstyrelsen yttrar i fråga om, huru det skulle gå till för att nya jernvägar skulle komma in i samtrafikföreningen: "Att denna jernvägsstyrelsens åsigt omfattas jemväl af flertalet andra enskilda jernvägsförvaltningar i riket, har styrelsen sig väl bekant genom de underhandlingar, som en längre tid pågått respektive banförvaltningar emellan om fastställande af vissa regler för en ny jernvägs inträde i den s. k. samtrafikföreningen. Det har ock varit just i afvaktan på ett definitivt aftal mellan banorna i denna sak, som styrelsen tillåtit sig att tills nu dröja med afgifvandet af det henne genom ofvannämnda remissakt affordrade utlåtande, ett aftal, som förvaltningarne emellertid ej ännu lyckats bringa till stånd." Det är med begagnande af detta aftal, som jernvägsstyrelsen kommit till det resultat, som herr Tamm åberopat, och följaktligen tror jag mig härmed hafva visat, att det är genom tillämpning af en regel, hvarom man en längre tid underhandlat men hvarom någon öfverenskommelse ej kunnat träffas.

Hvad beträffar den siste högt ärade talarens yttrande angående denna sak, att en skrifvelse i den rigtning, som utskottets betänkande afser, endast skulle åstadkomma krig inom jernvägsväsendet, vill jag för min del hafva sagt, att med en sådan skrifvelse har jag just trott, att man skulle förekomma krig. Min öfvertygelse är den, att om icke några bestämmelser i detta hänseende blifva utfärdade, blir här en osäkerhet inom jernvägsväsendet, och det blir allt svårare och svårare för nya förvaltningar att veta hvad som är deras rätt.

Efter härmed slutad öfverläggning gjorde herr talmannen i enlighet med de derunder förekomna yrkandena propositioner, först derpå att kammaren skulle bifalla hvad utskottet i förevarande utlåtande hemställt och biträda Andra Kammarens genom protokollsutdraget n:o 248 delgifna beslut samt vidare derpå att Första Kammaren skulle afslå utskottets hemställan och vägra biträda Andra Kammarens beslut i ämnet; och förklarade herr talmannen sig anse den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

Friherre von Otter begärde votering, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som bifaller hvad Första Kammarens tillfälliga utskott hemställt i utlåtandet n:o 10 och biträder Andra Kammarens genom protokollsutdraget n:o 248 delgifna beslut, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslår Första Kammaren utskottets hemställan och vägrar att biträda Andra Kammarens beslut i ämnet.

Omröstningen företogs, och vid dess slut befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja—41;
Nej—89.

Föredrogs å nyo konstitutionsutskottets den 23 och 26 innevarande april bordlagda utlåtande n:o 12, i anledning af väckta motioner om förändrade bestämmelser i fråga om villkoren för rätt att välja riksdagsmän i Andra Kammaren.

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren.

Herr Annerstedt: Om man erinrar sig den diskussion, som i Första Kammaren hölls i fjol, då denna fråga förekom till behandling, och läser de reservationer, som denna kammares ledamöter bifogat det nu föredragna betänkandet, kommer man snart till insigt om att den fråga, som nu föreligger, har ryckt in i det stadium, att Första Kammaren har att allvarligen öfverväga, under hvilka förutsättningar en utsträckning af valrätten till Andra Kammaren kan vara möjlig att medgifva och ändå lemna någon garanti därför att den nya representationen likasom den gamla kan verka för ett lugnt framåtskridande och ej förbytas till en representantförsamling, som sväfvar mellan en osäker utveckling och omvexlande omställningar. Den garanti, som den nu gällande riksdagsordningen lemnar i det s. k. strecket af 800 kronor, är af beskaffenhet att det är lätt att förutse att densamma icke skall kunna ega verklighet under många årtionden; men å andra sidan är denna bestämmelse den enda hufvudsakliga garanti man eger för en lugn samhällsutveckling; och allmän rösträtt utan några garantier tror jag icke många ledamöter i denna kammare anse såsom tillräcklig säkerhet för en sådan samhällsutveckling, i trots af allt som plägar yttras till beröm af allmän valrätt. Nu vill man med bortkastande af den nuvarande garantien i stället sätta den som innehålles i den föreslagna § 14, och hvilken konstitutionsutskottets majoritet uppgifver innefatta en tillräcklig garanti. Men det förefaller mig som om så ej vore fallet. Ty först och främst torde man bära

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren. (Forts.)

taga i betraktande, att den nu föreslagna förändringen i och för sig ej innefattar någon säkerhet mot fortgången af den utveckling, hvartill den ändring utskottet föreslagit endast är början. Det är nemligen helt säkert att med den hastiga samhällsutveckling, hvarpå i motionen fästes uppmärksamhet, det ej skall dröja många år, innan en motionär med fullständigt afskrifvande af hela den motion i ämnet, som blifvit af herr Peterson i Brystorp framställd, skall sluta icke med det yrkande hvartill denne kommit: "valrätt tillkommer en hvar i kommunens allmänna angelägenheter röstberättigad man" utan med: "valrätt tillkommer hvarje välfrejdad man". Det ligger i sakens natur, att om den motion bifalles, hvori nu påyrkas den förändring, som utskottet ansett tillräddig, skall, äfven om motionären anser att dermed nedsättningen af strecket skulle stanna, det ej dröja länge innan män uppträda, hvilka upptaga motionärens mantel och påyrka utdragande af konsekvenserna af påbörjade reformen. — Icke heller kan man söka de erforderliga garantierna i det intresse för allmänna ärenden och den stigande bildning, som vi hoppas skola under den närmaste tiden utmärka vårt folk. Ty icke behöfver man mycket undersöka nutidens företeelser för att komma under fund med, att den bildning och det intresse, som förefinnas hos den nyskapade klassen af valmän, icke i ringaste mån hindra dem från att visa sig såsom lydiga redskap i händerna på agitatorer, hvilka uppgifva att, om de blott följa deras anvisningar, skola de otvifvelaktigt komma i besittning af betydande ekonomiska fördelar.

Det är således nödvändigt att någon verklig garanti i ofvan angifna hänseenden uppställes, om man skall kunna ingå på utsträckning af rösträtten. Denna garanti har den moderna statsläran anvisat, och den har anvisat en sådan som, så vidt man på teoretisk väg kan finna, under nuvarande förhållanden är fullt tillräcklig att åstadkomma den åsyftade säkerheten. Jag tänker på det s. k. proportionella valsättet. Derigenom blir hvarje valman berättigad att på valresultatet utöfva det inflytande, som rättsligen bör honom tillkomma, och hvarje grupp af valmän erhåller ett inflytande på valresultatet, som står i noggrann öfverensstämmelse med dess storlek i förhållande till öfriga grupper.

Denna valmetod låter sig med lätthet genomföra utan att medföra några praktiska svårigheter. Den är teoretiskt riktig, ty det kan ej finnas något giltigt skäl, hvarför inom en valkrets, bestående t. ex. af 3,000 valmän, 1,501 skulle tillsätta alla representantplatserna, under det att de öfrige 1,499 ej skulle få tillsätta en enda. Det proportionella valsättet leder till fullt korrekta resultat. Tänk oss, för att taga ett lättfattligt exempel, en valkrets för utseende af fem representanter, inom hvilken valkrets valmännens åsigt är delade så, att, för att hemta exemplet från en modern stridsfråga, $\frac{2}{5}$ äro protektionister och $\frac{3}{5}$ frihandlare och i den senare gruppen stå två skilda grupper, af hvilka $\frac{2}{5}$ hafva en radikal anstrykning och $\frac{1}{5}$ en moderat. Då medför tillämpningen af proportionellt valsätt att — under det enligt det absoluta valsättet skulle väljas fem radikala frihandlare såvida ej öfverenskommelse kunde åstadkommas mellan de moderata frihandlarne och protektionisterna — de radikala frihandlarne få två

platser, de moderate en plats och protektionisterna två platser. Men äfven från en annan sida har i praktiskt afseende den proportionella valmetoden en obestriddlig fördel. Den förekommer dessa onaturliga allianser, hvilka man ser ingås mellan båda ytterlighetspartierna och göra, att de moderata bli utestängda från valen. Den förekommer vidare, att under valstriden bitterheten mellan partierna stiger till den höjd man i andra länder sett, der det gäller att det eua partiet skall helt och hållet utestänga det andra. Den ställer icke heller på valmannen vid tillämpningen större fordringar än för närvarande ställes på valmannen vid tillämpningen af gällande valordning, nemligen att i sin valsedel upptaga namnen å det antal representanter, som skola väljas, blott med det tillägg, att de skola uppföras i den ordning, i hvilken valmannen vill, att de skola ifrågakomma. Hela valmetodens fordran på valmännen inskränker sig dertill. Hafva de fullgjort den, äro de tillförsäkrade att, i den mån sådant är möjligt med bibehållande af allas lika rätt, få till representanter dem de helst önska. Metoden erbjuder ej heller några svårigheter för valförrättaren. De behöfliga bestämmelserna för dess tillämpning kunna nemligen göras enkla och tydliga. Och slutligen medföra proportionella val den fördelen, att representationen i sin helhet kommer att utgöra en trogen spegelbild af åsigtarna inom valmännen — folket i sin helhet — på ett sådant sätt, att endast de åsikter, som lyckats bli omfattade af någon mera betydande grupp af valmän, kunna göra sig gällande.

Den enda egentliga förändring i nu gällande ordning, som metoden förutsätter, är den, att, då för dess tillämpning erfordras valkretsar, hvilka hafva att utse hvarje åtminstone 3 representanter, de smärre städerna och domsagorna måste sammanslås till så stora valkretsar, att åtminstone tre representanter för en hvar af dem skall utses. Skulle af någon detta betraktas såsom en olägenhet, är det dock uppenbart, att denna olägenhet är ytterst obetydlig i jemförelse med de stora fördelar det proportionella valsättet medför. Olägenheten är icke någon annan, än den att, om i någon af de nuvarande valkretsarne valmännen ej kunna enas om en representant, bosatt inom denna valkrets, de utsätta sig för att alla den nya valkretsens representanter hafva sitt hemvist inom någon annan af de äldre valkretsarne, och denna olägenhet kunna alltid valmännen förekomma genom endragt.

Ett uttalande från Första Kammaren i ofvan antydda rigtning synes mig hafva den stora fördelen, att om Första Kammaren förklarar sig vilja ingå på en utsträckning af rösträtten i sammanhang med proportionsval, bör Första Kammaren kunna påräkna att förslaget omfattas med sympatier af medkammaren. Det liberala partiet i denna kammare bör ej kunna hafva något att invända mot införande af proportionellt valsätt, såvida de liberala verkligen vilja en utsträckning af valrätten och ej blott önska använda rösträttsfrågan såsom ett agitationsmedel. Ty från detta partis ståndpunkt kan icke anföras några grunder, hvarför en del valmän, äfven om de uppgå till ett större antal än de öfriga, borde kunna helt och hållet utestänga dessa från allt inflytande å valresultatet. Hvad åter beträffar den nuvarande majoriteten af representanter i Andra Kammaren, så förefaller det

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren.
(Forts.)

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren. (Forts.)

mig, som om det proportionella valsättets införande för dem är ett nödvändigt vilkor, för att icke valrättens utsträckning skall inom kort helt och hållet undantränga deras representanter från flertalet af valkretsarne å landet.

Då det ej kan tillkomma en enskild ledamot af kammaren att framlägga ett förslag till grundlagsbestämmelser, afsedda att införa det proportionella valsättet, och icke heller enligt mitt förmenande konstitutionsutskottet kan med hopp om framgång utarbeta alla de särskilda bestämmelser, hvilka äro nödvändiga för införande af en ny valordning, grundad på sådant valsätt, följer deraf, att rätta vägen för denna frågas bringande framåt är, att från konstitutionsutskottet framläggas en hemställan till Riksdagen om en skrifvelse till Kongl. Maj:t i förut angifna syfte.

Jag vill tillägga, att om ock det proportionella valsättet inom vårt land hittills varit mycket litet föremål för öfverläggningar och uttalanden, är det derför ej någon nyuppfunnen sak. Det har nemligen praktiserats i vårt sydliga grannland och äfven i andra länder; och på ett möte i Antwerpen år 1885 uttalade en större samling af statsrättslärare och politiska personer enhälligt den åsigt, att det proportionella valsättet är det enda medlet att försäkra landets verkliga majoritet magten, minoriteterna kontrollen samt åvägbringa en nöjaktig representation för alla verkligt betydande grupper bland valmännen.

På dessa skäl vågar jag vördsamt hemställa om återremiss.

Friherre Gripenstedt: I likhet med den föregående ärade talaren skulle äfven jag vilja hafva en återremiss. Men på samma gång vill jag äfven framhålla en ny synpunkt, från hvilken saken kan betraktas, och hvilken jag hoppas att utskottet tager hänsyn till, derest ärendet förekommer till ny behandling inom detsamma.

Jag anser då, att när det är fråga om en utsträckning af rösträtten, bör såsom ett oestergifligt vilkor för rösträttens utöfvande fordras att hafva fullgjort sin värnpligt. Den som ej betalt sina kommunalutskylder går sin rösträtt förlustig, och jag anser att den som ej fullgjort sina värnpligtsåligganden med minst lika stort skäl bör göra det.

På senaste rösträttsmöte har uttalats en sådan fras som: ingen värnpligt utan rösträtt. Jag skulle vilja vända om satsen: utan värnpligt icke någon rösträtt. Jag vill ej påstå, att detta vilkor blefve någon egentlig garanti för rösträttens riktiga utöfvande, men värnpligten skulle genom detsamma stiga i anseende. Och då värnpligten hos oss icke är fullgjord vid samma tid som valrättsåldern nu inträder, utan till följd af uppskof med beväringsofningarna dessa ofta icke äro fullgjorda förr än vid 23 å 24 år, faller af sig sjelft att åldersgränsen för valrätten måste höjas, och anser jag att denna ålderssiffra skulle kunna i likhet med hvad förhållandet är i flera andra länder sättas till 25 år. För dem, som befriats från värnpligtens utgörande, kunde naturligtvis icke någon tidigare åldersgräns medgifvas, utan snarare borde det vara tvärtom, men torde lämpligast vara, att äfven för dem

25 år finge gälla. Uti Tyskland och andra länder med utsträckt rösträtt och värnpligt förefinnas bestämmelser, att manskap under fanorna ej få utföra sin rösträtt så länge deras tjänstgöring varar. Några ytterligare sådana bestämmelser torde här icke erfordras, om det bestämdes att värnpligtsöfningarna skola vara fullbordade inuau rösträtt medgifves.

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaran.
(Forts.)

Då det emellertid ej är fråga om att nu fatta beslut i denna riktning, anser jag någon närmare formulering ej behöfvas, utan för- enar mig i yrkandet om återremiss.

Herr Billing: Om jag trodde att några af eder, mine herrar, erinrade sig att jag förliden riksdag, då frågan om utsträckt rösträtt förelåg, yttrade mig, skulle jag vara generad för att nu uttala mig i samma fråga. Då jag har varit ledamot af konstitutionsutskottet samt till det föredragna betänkandet fogat en reservation, anhåller jag att något närmare få utveckla innehållet i densamma.

Jag har der angifvit, hvad jag för min del anser böra vara programmet för vårt sätt att gå till väga i fråga om utsträckning af den politiska rösträtten. Detta program innehåller fyra satser; den första: ingen utsträckning af rösträtten *utan* motsvarande garantier; den andra: *med* motsvarande garantier utsträckt rösträtt; den tredje: på garantiernas *styrka* bör bero, huru långt rösträtten får utvidgas; och den fjerde: hellre *starkare* garantier och långt utsträckt rösträtt, än *svagare* garantier och mindre utvidgning af denna rösträtt.

Jag kan därför icke annat än bestämdt motsätta mig de motioner om utvidgad rösträtt, hvilka vid denna riksdag föreligga, först och främst motionen om s. k. allmän rösträtt. Detta icke därför, såsom den motionär, hvilken har skrifvit den längsta motiveringen för sin motion, låtit påskina, att jag skulle vilja säga, att under strecket ej skulle finnas så mycken bildning, att man åt dem, hvilka der befinna sig, kunde gifva politisk rösträtt. Jag tror icke att bildningsstånd- punkten är väsentligt lägre *under* strecket än närmast *öfver* detsamma; och ännu mindre tror jag, att dugligheten till deltagande i riksdags- mannaval beror uteslutande på en sådan bildning. Ännu mindre mot- sätter jag mig denna motion därför, att jag skulle, såsom motionären påstår, vara rädd för att, om rösträtten sålunda utsträcktes, arbetare- frågan skulle med magt tränga sig fram; utan, när jag sätter mig mot ett sådant förslag, beror det derpå, att bifall till detsamma skulle medföra, icke blott att politiskt inflytande inrymdes åt sådana, som nu sakna sådant, utan också att den politiska magten skulle aldeles överflyttas från de nu röstberättigade till dem, som hittills saknat rösträtt. Hela den politiska magten skulle läggas i händerna på en enda klass, den hittills s. k. orepresenterade, ty denna klass komme att innesluta fyra gånger så många valmän som de hittills varande; och ingen finnes väl, som betvivlar, att om en klass har fått en poli- tisk magt, kommer han också att begagna den till sina yttersta conse- quenser förr eller senare.

Vidare måste jag motsätta mig de motionärer, hvilka föreslagit att rösträttscensus skulle sänkas till ungefär samma linie som för

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren.
(Forts.)

rösträtt i kommunala ärenden. Detta först och främst därför, att äfven med denna utsträckning skulle den politiska magten i väsentlig mån öfverflyttas på de nya valmännen; ty dessa skulle utgöra en ganska hög procent, ungefärligen 50 procent i förhållande till de förra valmännen. Men framför allt måste jag motsätta mig ett sådant förslag därför, att detta icke är något annat än en öfvergång till den s. k. "allmänna rösträtten".

Om herrarne gjort sig möda att genomläsa den ganska lärda och mycket vidlyftiga motiveringen till herr G. Peterssons i Brystorp motion, hafven I, mine herrar, funnit, att uti första delen är en ganska god logik, men rätt som det är, gör motionären ett alldeles vidunderligt hopp. Detta, då han från motiveringen skall draga slutledningen. Hela motiveringen går på allmän rösträtt. Det oakadt blir slutledningen, att den politiska rösträtten bör sammanfalla med den kommunala. Men han erkänner också, att bifall till hans motion icke vore att betrakta som annat än ett öfvergångsskede till allmän rösträtt. För mig är det alldeles klart, att bifall till ett sådant förslag ej innebure någonting annat än ett småningom skeende, och jag tror rätt hastigt, nedglidande till den allmänna rösträtten, och icke någon politik tror jag skulle vara mindre att rekommendera, än hvad jag skulle vilja benämna nedglidningspolitiken. Vid tal om nedsättning af den politiska rösträtten till samma nivå som den kommunala kan jag icke underlåta att tänka på den gamla historien om en man, hvilken tillsammans med sina barn var på en resa och blef anfallen utaf vargar. Först kastade han ut *ett* barn och trodde sig derigenom blifva räddad. Vargen tog barnet och hans aptit växte, hvarefter mannen fick kasta ut alla sina barn, det ena efter det andra. Så tror jag att det snart måste gå, om man nu beslöte sig för att sänka den politiska rösträtten till samma nivå som den kommunala — man skulle på den vägen ofelbart komma till den allmänna rösträtten.

Men då jag nu måste motsätta mig dessa förslag, vill jag dermed icke förneka, att med motsvarande garantier en utsträckning af rösträtten är icke blott möjlig, utan äfven önskvärd. Denna min uppfattning beror icke derpå, att den politiska rösträtten skulle höra till de s. k. allmänna mänskliga rättigheterna. Något sådant har icke någon kunnat bevisa, och det kan ingen människa bevisa. Icke heller beror denna min uppfattning på att jag skulle anse, att opinionen för en förändring af den allmänna rösträtten är så stark, att man icke bör eller kan motsätta sig densamma. Först och främst anser jag, att opinionen bör granskas till sitt innehåll, och för det andra är det min oförgrifliga mening, och jag tror verkligen, att så godt som alla, om de skulle svara på samvete, måste medgifva densamma, att opinionen för en utvidgning af rösträtten icke är synnerligen stark inom vårt land. Den kan vara stark på vissa orter, särskildt i vissa städer, men uti landet i dess helhet är den visst icke stark. Till stöd här för vill jag åberopa alla de referat, hvilka man har fått läsa om röst-rättsmöten, rösträttsföreningsmöten o. s. v. Lästén I, mine herrar, i fjor redogörelsen för röst-rättsmötet i Göteborg? Hafven I läst redogörelsen i tidningarna för rösträttsföreningens verksamhet i Stockholm?

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren. (Forts.)

I så fall tror jag, att I hafven fått det intryck, att dessa möten, som hållas inom vårt land, bevisa icke, att önskningarna om utsträckt rösträtt äro starka, utan blott att i vårt land finnas åtskilliga, som hafva en mycket stark önskan i den rigtningen, hvilka mycket lifligt agitera för densamma och hvilka anse snart sagdt alla medel användbara till åstadkommande af en sådan opinion. Här arbetas för att få denna i gång, men stark är den icke, ännu mindre kompakt. Jag kan i detta sammanhang icke underlåta att också säga det, att om man läser referaten för dessa rösträttsmöten, får man icke blott det intrycket, att opinionen i detta fall icke är kompakt, utan äfven ett annat intryck, nemligen att de personer, hvilka på den förebådade vägen skulle hafva goda utsigter att blifva riksdagsrepresentanter, ingalunda visa sig vara dertill särskildt lämplige eller duglige. Jag vill härvid icke fästa mig blott vid det sista rösträttsmötet, från hvilket tonerna ännu skorra i våra öron, blott säga om det mötet, att det är, såvidt jag förstår, både synd och skam, att vid möte mellan svenske män sådant kan sägas, som på det mötet blifvit sagdt, att det är synd och skam, att sådant får i Sveriges land sägas på offentligt möte. När man läser sådant, kommer man i den frestelse, hvilken är en af de starkaste, i hvilka en man med någon sjelfständighetskänsla kan komma, nemligen den, att därför att hans motståndare uppföra sig på ett sätt, som man måste anse vara oskickligt, därför att de vilja med hot tillvinga sig en sak, att därför, säger jag, svara ett absolut *nej* på all deras begäran. I denna frestelse vill jag försöka att icke falla och därför icke låta mitt votum i dag bestämmas af hvad som säges hafva passerat här i staden under den senaste tiden. Jag anser att det kan vara önskvärdt, att rösträtten utsträcket, om motsvarande garantier erhållas. Det är önskvärdt af två grunder. Först och främst därför, att i och för sig sjelft får man väl medge det vara någonting önskvärdt, att så många som möjligt få deltaga i vården af de allmänna angelägenheterna, der det kan ske utan att riskera högre fördelar, att, så vidt möjligt är, alla samhällsklasser blifva representerade inom den svenska Riksdagen. Det andra skälet, hvarför jag anser rösträttens utsträckning vara önskvärd, är det, att jag tror, att man tillsammans med en utsträckning af rösträtten skulle kunna få garantier för en bättre behandling inom Riksdagen af allmänna ärenden, än hvad nu är förhållandet, då vi här icke på det område, hvarom nu är fråga, hafva någon bättre garanti för en i god mening konservativ behandling än den ganska svaga, som ligger i 800-kronors-strecket. Det synes mig därför, som om man från de olika sidorna borde förena sig om att söka efter garantier, som kunna betrygga utvecklingen mot farorna af en utsträckt rösträtt. Det synes mig, som om man från alla sidor kunde och borde vara med om att arbeta i det syftet.

Frågas då, hvilka garantier man snarast skulle kunna tänka på, vill jag först och främst säga, att jag icke tror, att den garanti, som föreslogs här vid sistlidne riksdag, nemligen att höja åldern för valmännen till 25 år, är tillräcklig, ehuru jag visst icke vill bestrida att den har sitt värde. Ej heller tror jag, att den blefve tillräcklig, om

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren.
(Forts.)

man till den lade den garanti, som den siste talaren pekade på, nemligen att för valrätt skulle fordras att hafva fullgjort sin värnpligt. En annan garanti har man tänkt sig kunna ligga i ett borttagande af riksdagsmannaarfvodet för ledamöterna i Andra Kammaren. Nog låge en garanti i en sådan åtgärd, men först och främst tror jag icke att någon af eder, mine herrar, anser det vara möjligt att få en sådan bestämmelse till stånd, och för det andra tror jag visst icke att denna bestämmelse vore önskvärd. Befolkningen i vårt land är för fattig, så vidt jag förstår, för att vår Andra Kammare skulle kunna så ordnas, att icke något riksdagsmannaarfvode komme i fråga. Jag anser den garantien helt enkelt omöjlig och därför icke att tänka på.

Då kan man tänka sig en garanti i, om jag så må kalla det, en graderad röstskala, en graderad skala t. ex. med högsta graden 5 röster och den lägsta 1 röst. För min del vill jag dock icke öfvergifva tanken på att på ett eller annat sätt få klassval, helst naturligtvis baserade på en undersökning af de berättigade olika sidorna i ett folks lif. Men om man icke skulle komma dit, borde man kunna komma till s. k. förmögenhetsklassval, sådana som finnas i ett eller annat land. Men den minsta och kanske lättast uppgjorda formen af klassval är väl den, då man inskränker sig till skilnaden mellan majoritet och minoritet. Lugen rättänkande människa kan vilja bestrida, att rättvis grund finnes för en önskan att icke blott majoriteten, utan äfven minoriteten blefve representerad. Och jag tror därför också, att fråga om en förändring, utgående från en sådan förutsättning, eller om införandet af proportionsval, är verkligen värd en allvarlig undersökning. I utskottet tog jag mig friheten framkasta denna tanke. Här hvarken kan eller vill jag närmare redogöra för de olika former af proportionsval, som finnas eller kunna tänkas; det må andra, i detta fall mera sakkunniga än jag, omnämna, så vidt de finna så för godt; men det vill jag fästa uppmärksamheten på, att dessa proportionsval kunna ordnas på olika, för minoriteten mer eller mindre gynnsamma sätt, och är det min vissa öfvertygelse, att det är mycket önskvärdare att få starkare garantier och långt utsträckt rösträtt, än svagare garantier och mindre utsträckning af rösträtten; ty det senare skulle icke vara annat än att gifva sig in på hvad jag förut dristat kalla en nedglidningspolitik.

Då nu här är i fråga en ändring, som verkligen kan i ej ringa mån jämföras med den, som vidtogs på sextioalet, är det icke underligt, om tankarne gå dit tillbaka, och utan att säga något om det som då skedde, tror jag ändå att man kan vara ense om, att det varit önskvärdt att både de, hvilka då medverkade för förändringens genomdrifvande, och de som motsatte sig densamma, i tid kunnat förena sig om att uppsöka bättre garantier för vårt politiska lif, än vi fått i den gällande riksdagsordningen. Jag tror att man då från vissa håll kanske gjorde sig skyldig till att komma för sent. Jag tror icke att man nu bör göra sig skyldig till detsamma, utan i tid söka upp sådana garantier, hvilka, så vidt man kan bedöma det, kunna försäkra om en sund organisk utveckling, på samma gång som man medgifver en utvidgning af den politiska rösträtten.

Då jag icke inom utskottet ansåg mig böra yrka på bifall till det af mig framställda förslaget om proportionsval, såsom varande allt för litet öfvervägdt inom Riksdagen, eller på skrifvelse till Kongl. Maj:t i denna rigtning, anser jag mig nu icke heller böra göra det. Jag vill blott tillägga, att jag för min del naturligtvis ej har något emot, att kammaren beslutar en återremiss i det af den förste talaren angifna syftet.

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren.
(Forts.)

Herr Berg, Gustaf: Då jag var förhindrad att i utskottet deltaga i detta ärendes slutliga behandling, har jag icke heller kommit i tillfälle att anmäla min reservation mot utskottets beslut. Jag skall därför anhålla att få vördsamt tillkännagifva, att jag instämmer i det yrkande, som af herr Bergius m. fl. blifvit gjordt, men på samma gång i princip ansluter mig till den åsigt angående proportionella val, som herr Billing i sin reservation uttalat, och hvilken åsigt jag i utskottet äfven delade.

Gent emot utskottet skall jag bedja att få framhålla, att, enligt mitt förmenande, icke någon som helst vidare utsträckning af den politiska rösträtten bör ega rum utom i sammanhang med sådana garantier, som fullkomligt betrygga alla samhällsintressens behöriga tillgodo-seende. Hvarje annan utsträckning skulle blifva ett nedstörtande på det sluttande planet till allmän rösträtt; och utan dessa garantier skola i hvarje fall såväl en utsträckt som den allmänna rösträtten, den förra i större eller mindre grad, den senare helt och hållet, lägga det politiska inflytandet i deras händer, hvilka äro minst kvalificerade att uppbära detsamma. Genom allmän rösträtt skulle de nu röstberättigades politiska inflytande icke minskas eller inskränkas, utan helt och hållet upphävas; och valen skulle komma att beherskas af de nu orepresenterade eller deras ledare, i hvilkas händer valmännen till största delen skulle komma att blifva osjelfständiga verktyg.

Derför måste man se efter, huru man skall finna några garantier, innan man utsträcker rösträtten. Den i alla hänseenden bästa garantien ligger otvifvelaktigt i folkupplysningens framåtskridande. När den har skridit så långt framåt, att hvarje valman i regel kan förutsättas innehafva ett moget omdöme och ett sjelfständigt intresse i politiska ting, då är tiden inne att utan andra garantier medgifva allmän rösträtt. Men då vi ännu icke hunnit så långt, nödgas man, såsom redan framhållits, se sig om efter andra garantier, och jag kan icke finna någon bättre än den, som ligger i proportionella val. Dessa val kunna anordnas efter många olika system, men såsom en gemensam princip för alla gäller ju, att både majoritet och minoritet kunna få sina representanter valda. Jag ber också att få påpeka, i likhet med hvad den förste talaren åtminstone antydde, att i Danmark verkställas alla val till lagtinget, med undantag af dem för hufvudstaden och Färöarne, just genom proportionella val, hvilket valsätt kallas "Forholdstalsvalgmede". Häri ligger enligt mitt förmenande ett perspektiv till lösning af denna fråga. Men att frågan skulle kunna lösas så lätt, som den förste talaren framhöll, kan jag icke ändå gerna tänka mig. Han sjelf angaf den allra värsta stötestenen, som består

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren.
(Forts.)

deri, att ett sådant valsätt förutsätter, att i hvarje valkrets minst tre representanter skola väljas. Jag hemställer, om det icke är en ganska stor förändring, som måste vidtagas med alla våra landtvalkretsar och alla våra icke sjelfständigt väljande stadsvalkretsar, för att ombilda dessa till valkretsar, hvilka skulle utse minst tre representanter. En skrifvelse i sådant syfte, som den nu antydda, anser äfven jag för min del böra komma till stånd, men jag befarar, att man skulle mera skada än gagna denna fråga genom att nu genast, innan frågan hunnit något mera mogna, besluta aflåtande af en sådan skrifvelse. Dröjer man något dermed, kan frågan mogna, den kan arbeta sig in i det allmänna medvetandet något bättre, än nu är fallet, den kan genom populära uppsatser blifva genomskådlig för den stora mängden af medborgare, hvilket ännu icke har skett. Den stora kretsen af de politiserande veta kanske icke i detta nu, hvad som menas med dessa proportionella val, eller de olika system, efter hvilka de kunna anordnas. Jag tager mig därför friheten ännu en gång framhålla, att man befrämjar en lösning på den vägen bättre, om man väntar och ser tiden an, än om man nu genast, efter en återremiss till utskottet, besluter en skrifvelse till Kongl. Maj:t.

Medan jag har ordet skall jag bedja få beröra ett förhållande, som står i ett visst samband med den nu föreliggande frågan. Det har nemligen, såsom här redan något blifvit antydt, på senare tiden visat sig en strömning, som synes mig åtminstone hafva den mest sorgliga innebörd. Denna strömning har fått till målsman en bland motionärerna, den har många nitiske försvarare i vår medkammare och den har lockat med sig tusentals medborgare, helt visst till största delen rättssinnige medborgare, men som enligt mitt förmenande i detta hänseende blifvit förda på svåra afvägar. Det är den olyckliga strömning, som fått sitt uttryck i det slagordet: *"allmän rösträtt ett vilkor för fosterlandets försvar."* Jag tror väl icke, att denna strömning har i denna kammare många, eller kanske ens någon försvarare, men jag har emellertid ansett, att förhållandet verkligen är af den beskaffenhet, att det vid detta tillfälle borde med några ord beröras. Det är ju i allmänhet vanskligt att göra två skilda frågors lösning beroende, den ena af den andra, men ännu vanskligare är detta, om man uppställer uppfyllandet af en skyldighet såsom beroende af en förmån, den man vill tilltvinga sig. Och om skyldigheten, såsom här är förhållandet, är den mest oeftergifliga af alla, den skyldigheten nemligen, att med egna krafter medverka till fosterlandets försvar, och om förmånen, som man vill tilltvinga sig, är till sin rättsgrund så obefogad, som här är fallet, då är det ett förkastligt spel, med fosterlandet och fosterlandskärleken till insats, och i hvilket spel den enda vinsten kan blifva egoismens tillfredsställande. De som omfattat denna olyckliga teori: *"allmän rösträtt ett vilkor för utsträckt värnpligt"*, synas glömma, att den dag verkligen kan komma, då för dem eller deras söner, om de icke i tid gjort sig skicklige att försvara sitt land, de politiska rättigheterna kunna blifva af ganska liten betydelse. Under en inkrätares spira är den utsträckta politiska rösträtten af ringa värde.

Jag skall icke tillägga mera, utan inskränker mig till att yrka bifall till den af herr Bergius med flere framställda reservationen.

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren. (Forts.)

Friherre Klinckowström: Det synes mig vara ett glädjande tidens tecken, att alla de talare, som i denna fråga i dag yttrat sig, på ett eller annat sätt medgifvit en förändring i de nuvarande rösträttsförhållandena. Det fans en tid, då jag förordade en utvidgad politisk rösträtt, och jag stod ensam i denna kammare. Nu hafva flera betydande röster höjt sig, om icke för allmän rösträtt, så dock för en förändring i de nuvarande, i många hänseenden oeffterrättliga rösträttsförhållandena. Som jag nyss förut nämnde, har jag åtskilliga gånger, och senast i min motion rörande arbetarefrågan, förordat en annan grund för politisk rösträtt, än den nu bestående, och ingen har i det fallet kunnat vederlägga mig. Det är nemligen enligt mitt förmenande alldeles origtigt att grunda politisk rösträtt på kronor och öre. Vi hafva tillräckligt länge, nu snart i öfver tjugofem år, dansat kring denna guldkalv, och det kan icke nekas, att orättvisan i detta hänseende visat sig större och betänkligare, än man i början förestälde sig. Jag kommer icke att bifalla det af konstitutionsutskottet här afgifna förslaget till förändring i rösträtten, men hade detta förslag reflekterat derpå, att, hvad innehafvarne af fast egendom beträffar, den uppgift, som finnes i nuvarande riksdagsordning, och här är kopierad efter densamma, är en fullkomlig chimère, så skulle åtminstone en ganska vigtig anmärkning mot de nuvarande rösträttsförhållandena efter mitt förmenande varit undanröjd. Det står nemligen i nu bestående riksdagsordning, och har här blifvit kopieradt derefter, att "valrätt tillkommer en hvar i kommunens allmänna angelägenheter röstberättigad man, hvilken antingen eger eller med stadgad åborätt innehafver fast egendom på landet eller i stad till ett taxeringsvärde af minst ettusen (här fem hundra) riksdaler". Hvad betyder nu detta? Enligt mitt förmenande alls ingenting. Om konstitutionsutskottet i sitt förslag endast inflickat "ointecknad", framför ordet "egendom", så hade redan en stor och rättvis anmärkning varit undanröjd. Ty, såsom nu förhållandet är och den dagliga erfarenheten visar, eger den, som innehar en egendom, ofta icke en skilling deri, emedan egendomen är öfverintecknad, och de dagliga exekutiva försäljningarna, som tillkännagifvas i tidningarna, visa mer än tillräckligt, att de flesta sålunda utbudna egendomar äro öfverintecknade. Således eger icke innehafvaren en skilling i den egendom, för hvilken han skall vara valberättigad och valbar. Intecknad egendom är numera i detta land en så ofantlig affär, att, blott för att gifva herrarne ett någorlunda begrepp derom, efter 1889 års officiella statistik fans på landet intecknad gäld i fast egendom för öfver 962 millioner kronor, när samma år samtliga taxeringsvärden för detta slags egendom utgjorde 2,396 millioner kronor. Der ser man att det är nära, fast icke fullt till hälften af taxeringsvärdet, som jordbruksfastigheterna på landet äro intecknade. Och i städerna är det ännu sämre bestäldt dermed. Ty på ett taxeringsvärde för fastighet i stad år 1889 af 1,115 millioner kronor kommo inteckningar för öfver 613 millioner kronor. Således öfver hälften af

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammarerna.
(Forts.)

fasta egendomen i stad i vårt land var intecknad. Att nu värdera den högsta medborgerliga rättigheten, den att vara valberättigad och valbar, efter en skala, som således är helt och hållet imaginär och oriktig, det finner jag i högsta grad förkastligt.

Hvad beträffar de förändringar, som man skulle kunna förorda i denna fråga, så tror jag, att vida större garantier än penningen kunna finnas för medborgerliga företrädesrättigheter. Det har här redan blifvit af åtskilliga talare uppgifvet och antydt; flera garantier finnas, som stå fria att ernås såväl för den fattige som för den rike, bestående af ett hederligt lefnadssätt, utgjorda skyldigheter mot stat och kommun, fullgjord bevaringspligt, kunskaper, förtjenster mot det allmänna; alla dessa egenskaper äro lika åtkomliga för den mindre bemedlade som för den rike, och deri ligga mycket större och varaktigare garantier för att få en värdig representant för svenska folket, än det ligger vare sig i den nuvarande riksdagsordningens föreskrift i detta hänseende eller i det förslag till förändring i densamma, som konstitutionsutskottet nu framställt.

En talare här midt emot har förordat s. k. proportionella val, och herr Billing har med honom instämt i fråga om fördelen af dessa val framför det nu bestående förhållandet. Jag vill nu icke yttra mig vidare derom. Teoretiskt är det valsättet, synes mig, alldeles riktigt, men om det skall utföras praktiskt, tror jag att det kommer att möta sina svårigheter. Herr Annerstedt, som här har öppnat diskussionen med en framställning af dessa slags val, och på grund deraf yrkat återremiss af detta betänkande, han har dervid icke yttrat något om det väsentligaste i frågan, nemligen om de *personer*, som skulle väljas. Ty det är ju alldeles gifvet, att derpå hänger hufvudfrågan, att sådana personer väljas, som lemna större och varaktigare garantier, oberoende af penningen, på sin duglighet för representantkallet, eller för att väljas till representant.

Jag vill icke uppehålla kammaren vidare, men jag har ansett mig pligtig att, då jag åtskilliga år förordat och ännu fortfarande kommer att förorda en utvidgad politisk rösträtt, grundad på andra och bättre moraliska egenskaper än den nuvarande, som snart sagdt ensamt grundar sig på penningen, uttala dessa mina åsigtter, och på samma gång får jag vördsamt anhålla om afslag å konstitutionsutskottets ifrågasvarande betänkande.

Herr Rudebeck: Jag har inom konstitutionsutskottet deltagit i behandlingen af detta ärende och dervid antecknat mig såsom reservant, men jag var ej i tillfälle att på bestämd tid inlemna skriftlig reservation och vill därför nu redogöra för min uppfattning i frågan.

Såvidt utskottets betänkande afser hemställan derom, att herrar Cederbergs, Mankells, Peterssons och Johanssons motioner icke böra till någon Riksdagens åtgärd föranleda, är jag fullkomligt ense med utskottet, men jag kan deremot ej ansluta mig till utskottets beslut i anledning af herr Truedssons förslag. Utskottet säger i sin motivering, att det vill bibehålla census-bestämmelser, men att det svårligen kan visas, att de nu gällande äro rigtiga och med representationens ända-

mål öfverensstämmande, och för den skull föreslår utskottet nya bestämmelser. Men det synes mig icke vara visadt, att dessa föreslagna nya bestämmelser äro bättre i någon den ringaste mån än de redan befintliga. Ändamålet med dessa bestämmelser torde väl vara ej blott, såsom utskottet säger, att utesluta från valrätt dem, hos hvilka man ej kan förutsätta politiskt intresse, utan äfven och ännu mer att genom anspråk på en betryggad ekonomisk ställning hos de valberättigade erhålla sannolikhet för, att hos dem finnes mera sjelfständighet, mera mognadt omdöme och större erfarenhet. Då man således vill hafva, såsom utskottet synes vilja, en på förmögenhetsvilkoren grundad begränsning, så kan jag ej fatta, att man kan påstå, att den nu i 14 § riksdagsordningen förekommande census är för hög. Den, som verkligen önskar att deltaga i det politiska lifvet, kan för visso skaffa sig den inkomst, som denna paragraf bestämmer, och den, som nu för tiden ej förmår skaffa sig en inkomst motsvarande 800 kronor, den kan man ej heller säga vara i stånd att bereda sig den sjelfständiga tillvaro, att han bör ega rätt att anförtros inflytande på statens angelägenheter.

Utskottet säger vidare, att det svårligen kan förnekas, att ett mera allmänt och mera känt behof af den politiska rösträttens utsträckning numera förefinnes. Jag vågar vara af en alldeles motsatt mening, ty enligt min öfvertygelse, och den är äfven uttalad här i dag af andra före mig, komma de mycket omtalade ropen på rösträttens utsträckning icke från dem, som sakna rösträtt, utan från de politiskt röstberättigade, som vilja vinna mera medgörliga anhängare till främjande af sina intressen. Härom lemna, enligt mitt förmenande, den dagliga erfarenheten ojäfaktiga vittnesbörd, och det starka missnöje, som enligt utskottets påstående skall finnas hos dem, hvilka sakna politiskt rösträtt, det är enligt mitt förmenande egentligen icke befintligt hos andra än ledare och agitatorer. Att möjligen i de större städerna ett sådant missnöje kan finnas, det vill jag icke förneka, men det finnes då i de lager, der det blifvit utsädt, och der man alltid kan framkalla missnöje i alla rigtningar och huru oberättigadt som helst. Dessutom tror jag ej, att detta missnöje viker för den halfva åtgärd utskottet föreslagit. Det tystnar icke vid första steget till allmän rösträtt, det växer snarare, till dess steget är taget fullt ut och målet vunnet. Det ligger ej någon rimlighet i det antagande, som utskottet tyckes hysa, att genom ett bifall till utskottets förslag, och en förändring sådan som utskottet förordat, hos dem, hvilka fortfarande komma att sakna rösträtt, skulle finnas mindre anspråk och mindre missnöje än nu, och att de skulle vara nöjda med hvad utskottet bjuder. Tvärtom enligt min mening, efter denna utsträckning nalkas man de lager, der missnöjet lättast gror, och der ledarne hafva den bästa och mesta skörden att vinna.

Utskottet medgifver, att det finnes skäl för den förmodan, att om en hvar uppskattades efter sin verkliga inkomst, skulle de valberättigades antal derigenom komma att ökas icke obetydligt. Detta utskottets medgifvande kunde mycket väl utsträckas derhän, att de röstberättigades antal härigenom skulle komma att stiga *högst betyd-*

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren. (Forts.)

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren.
(Forts.)

ligt. Ty den, som under en följd af år deltagit i arbetet uti bevillningsberedningarna, taxerings- och pröfningsnämnderna, har för visso erfarit de oerhörda ansträngningar, som göras från de skattskyldiges sida att dels vinna befrielse från skatt, dels blifva beskattade så lågt som möjligt — ett förhållande, som beror på den oerhörda tungan af kommunalutskylderna mångenstädes — och man finner äfven ett stöd för den åsigten, om man granskar de tabeller, som utskottet bilagt sitt utlåtande.

Slutligen säger utskottet: "Full giltighet vill utskottet deremot tillerkänna det skäl mot en utsträckning af den politiska rösträtten, som ligger i ett förutseende, att i och med denna åtgärd kunde i representationen införas element, som vore för en normal och sund samhällsutveckling mindre betryggande eller som till och med kunde antagas vilja omstörta den bestående ordningen. Hyser man sådan farhåga eller kan man ej öfverse de verkningar på representationens sammansättning, som en viss rösträttens utvidgning skulle medföra, då bör man ej heller vidtaga den." Ja, i dessa utskottets ord kan jag icke annat än på det lifligaste instämma. Men då utskottet verkligen tillerkänt dessa skäl "full giltighet", synes mig, som om utskottet icke bort stanna i det beslut, det gjort, ty det är obestriddigt första steget på den väg, som utskottet säger sig icke vilja beträda, då utskottet yrkar afslag å herr Mankells motion.

Det är på detta skäl, åt hvilket äfven utskottet tillerkänt full giltighet, det är i full öfvertygelse derom, att den utsträckning, som ifrågasättes och begäres, icke är något uttryck för ett allmänt behof eller en allmän önskan och det är i full öfvertygelse att en sådan utsträckning skulle leda till högst betänkliga följder, så mycket mera som den ovilkorligen vore första steget på en väg, hvilken förer till ett ganska sorgligt slut, som jag icke kunnat biträda utskottets mening härutinnan, utan instämmer i det afstyrkande af herr Truedssons motion, som uttalats af herrar Bergius, Alin m. fl. Deremot anser jag och vill medgifva, att en sådan ändring af gällande rösträttsbestämmelser må ske, att arrendator af jordbruksfastighet, som utan kontrakt på viss tid under minst fem år innehaft och fortfarande innehar arrendet, må få rösträtt. För den skull ber jag att få instämma i den hemställan, som gjorts af nämnde herrar reservanter derom, att 14 § riksdagsordningen må erhålla den förändrade lydelse, som är återgifven i deras reservation.

Herr Samzelius: På sätt anteckningen å det föredragna utlåtandet utvisar, har jag i hufvudsak instämt i den af herr Bergius m. fl. afgifna reservation. Jag har således velat gå in på en utsträckning i någon om ock ringa mån af den nuvarande politiska rösträtten till Andra Kammaren, nemligen så till vida, att arrendator, som under minst fem år innehaft och fortfarande innehar arrende af jordbruksfastighet till sex tusen kronors taxeringsvärde, skulle erhålla politisk rösträtt. Längre har jag för närvarande icke ansett mig kunna gå, oaktadt jag visserligen icke är döf för de fordringar, som nu både i tid och otid framställas på den politiska rösträttens utsträckning.

Liksom den föregående värde talaren anser jag krafvet härpå utgå icke från det egentliga folket utan från sådana, som så att säga på entreprenad antagit sig dess sak och hvilka lefva på denna rösträttsrörelse för att, när den en gång domnat, uppsöka något annat, som hjälper dem att klifva upp på folkets axlar. Men då denna fråga så tidt och ofta agiterats, finner jag nogsam, att Första Kammaren bör allvarligt taga i öfvervägande, huruvida en utsträckning af den politiska rösträtten nu bör ega rum, och under hvilka garantier sådant bör ske.

Att garantier äro erforderliga, derom äro, efter hvad jag tror, vi litet hvar öfvertygade, men *hvilka* de böra vara, derom kunna tankarne vara mycket delade. De garantier, som i andra länder uppstått, bestå hufvudsakligen i representationens fördelning i två kamrar — dock med helt andra karakterer än kamrarne här i landet hafva — nemligen så, att i andra kammaren i allmänhet herskar demokrati, under det att i första kammaren helt andra element göra sig gällande. Hos oss äro kamrarne deremot till sin karakter i det närmaste lika. Visserligen förefinnes någon skilnad i den förmögenhetscensus, som ligger till grund för valen, men den är icke så väsentlig, att icke de båda kamrarne hafva i det närmaste samma karakter. Helt annat är förhållandet i andra länder. I t. ex. Preussens *Herrenhaus* sitta prinsar af blodet, innehafvare af åtskilliga höga ärfliga värdigheter och flere andra, som på ett fullt betryggande sätt uppehålla det konservativa elementet. Samma är förhållandet i Österrike, Ungern, Italien, Spanien och Portugal, der den politiska rösträtten äfven utsträckts och der en stark motvigt finnes i första kammaren.

Den andra garantien har man velat söka i en något ökad åldersgräns för den politiska rösträtten. Denna garanti anser jag för min del icke på långt när vara till fyllest. I vårt grannland Danmark finnes en åldersgräns af 30 år bestämd för valrätt till andra kammaren, men erfarenheten har ådagalagt, att hinder deraf icke mött för att i dess andra kammare sådana element vunnit inträde, som vi i allmänhet icke skulle önska i vår Andra Kammare. I Tyskland har man visserligen också höjt åldersgränsen till 25 år, men det oaktadt sitta i tyska riksdagen, till följd af den allmänna valrätten, 35 socialister. Jag tror därför att åldersgränsens höjning icke innefattar mycken garanti.

Den tredje garantien skulle ligga i frånvaron af riksdagsmannaarfvode. Härmed har man, såsom vi veta, gjort försök i Tyskland. Men denna garanti har icke hindrat, att de 35 socialisterna blifvit valda och kunnat taga mot valet. I andra länder, der frånvaron af riksdagsmannaarfvode finnes på papperet, har denna garanti ej heller kunnat hindra, att man på omvägar sökt få in i representationen sådana element, som egentligen icke borde der finnas. I England finnes ej arfvode, och detta förhållande har efter hvad jag tror i allmänhet haft till följd, att endast rikt folk kunnat vinna inträde i dess underhus. För hvarje val till underhuset uppgå de valdes omkostnader, enligt edliga uppgifter af dem sjelfva, till mellan 80 och 90,000 kronor svenskt mynt. När man skall taga mot uppdraget utan arfvode och vidkännas kostnader mellan 80 och 90,000 kronor, är det lätt att inse, att endast penningemän der kunna vinna inträde. I Italien har också

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren.
(Forts.)

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren.
(Forts.)

gjorts försök med frånvaro af arfvode. Der har försöket, såsom jag tror, i allmänhet slagit väl ut. Valrätten till andra kammaren derstädes är dock icke utsträckt mycket längre än den för närvarande är hos oss. Dessutom har man der vidtagit andra garantier, hvilka jag framdeles skall omförmäla.

Den fjerde och verksammaste garantien skulle bestå i valsättet. Här har nu talats så vidt och bredt om *proportionella val*, något som aldrig förut nämnts i denna kammare, men som man nu är färdig att med sådan värme omfatta, att man, redan innan man gjort sig reda för hvad detsamma verkligen innebär, vill aflåta en skrivelse till Kongl. Maj:t med begäran om förslag på sådan grund. Hvad innebära proportionella val? Grunden dertill är, att de olika meningar, som finnas hos valmännen, skola få göra sig gällande vid valet i förhållande till de olika meningarnas styrka. Överfördt på förevarande reform betyder det, då man vill göra rösträtten allmän och då dermed i stället för *en* skulle inkomma *fyra* valmän, att den kvarvarande fjerdedelen skulle få välja ett antal representanter, som ungefärligen skulle motsvara fjerdedelen af hela antalet, medan de nya elementen skulle få insätta tre fjerdedelar. De, som välja de nuvarande representanterna, skulle således alltid vara i minoriteten. Det är alldeles gifvet. För öfrigt måste man äfven göra klart för sig, huru ett sådant valsätt skall kunna genomföras. Jag är den förste talaren tack skyldig för att han meddelat några upplysningar i ämnet, men det väsentligaste synes mig likväl icke hafva beaktats, nemligen *hurudana valkretsarne skola blifva* för att dessa proportionsval skola kunna genomföras. De kunna icke vara sådana som nu, då hvarje valkrets utser blott *en* representant, utan måste vara åtminstone så stora, att de omfatta *tre* representanter; och i regel skola de väl komma att omfatta ett helt län. Så var förhållandet i Frankrike, då man der tillämpade *scrutin de liste*, som man emellertid fann icke kunna i längden bära sig. I Italien, der man sedan 1882 haft *scrutin de liste*, omfattar valkretsen likaledes en hel provins. Hvilka kunna då komma i fråga att der väljas? Jo sådana, som gjort sig mycket kända i det allmänna och hafva medel att hålla sig framme. Jag har varit närvarande vid ett val i Frankrike, då *scrutin de liste* begagnades. Det utdelades milliontals tidningar, som bekostades af kandidaterna, hvilka sedan finga taga igen sina utgifter från de rundliga arfvoden, som der tillkomma de deputerade. Om man här i Sverige skulle göra hela länet till en valkrets, förmodar jag, att knappast någon af desse beskedlige, blygsamme jordbrukare, som nu i allmänhet befolka Andra Kammaren, skulle få en enda plats der; ty åtminstone första gången de skola väljas äro de icke så kända inom länet, och de hafva icke den oblyghet, som fordras för att kunna framträda på det sätt, som är vanligt i andra länder, der kandidaturen förekommer. Våra grundlagsstiftare hafva deremot icke uppställt kandidaturen, utan hafva ansett, att *förtroendet* och icke *sjelfförtroendet* skulle grunda valet. För öfrigt, om den bestämmelse skulle införas jemväl för vår Andra Kammare, att arfvode icke skulle erhållas, tager jag för alldeles gifvet, att den talrika klass, som ända från bedenhörs deltagit i de allmänna angelägenheterna och som bildar ett starkt sam-

hållsbevarande element, kommer att ur Riksdagen aflägsnas, för att ersättas af literatörer, tidningskrifvare, folkskolelärare och hvarjehanda annat hyggligt folk, men säkert skulle der icke längre finnas någon jordbrukare.

Ett annat sätt, som här icke blifvit omnämndt, tror jag deremot kunna hafva mera utsigt för sig eller åtminstone förtjena att allvarligt tagas i öfvervägande. Herr Cederbergs motion antyder något åt det hållet, men icke så genomfördt. I Preussen utses representanterna i andra kammaren, *das Haus der Abgeordneten*, genom val, som i det närmaste äro allmänna, men de utses medelbart, genom elektoror. Valmännen delas i tre grupper efter förmögenheten. Man sammanräkuar hela den direkta skatten till staten och delar denna i tre lika stora delar. Hvarje grupp utser lika många elektoror. Gifvet är, att första gruppen, som består af de högst beskattade, omfattar högst få personer. De medelbeskattade, hvilka utgöra andra gruppen, äro jemförelsevis flere. Den tredje gruppen åter består af de lägst beskattade och af dem, som icke alls äro beskattade, och dessa utgöra det ojemförligt största antalet. Då emellertid hvarje grupp utser lika många elektoror, är gifvet, att de högst beskattade och de medelbeskattade hafva vida verksammare valrätt än den tredje gruppens valmän. Denna anordning påminner mycket om vår kommunala lagstiftning, enligt hvilken man också deltagar i förhållande till uppskattad inkomst eller förmögenhet. Och säkert är, att om man här i landet skulle, såsom yttersta målet synes vara, genomföra allmän rösträtt i politiskt hänseende, komme denna att medföra allmän kommunal rösträtt utan graderad skala med lika rösträtt för alla. Det kan nemligen icke uppgifvas något förnuftigt skäl, hvarför i det stora samhället, staten, ett annat röstsätt skulle tillämpas än i det mindre samhället, kommunen. Följden blifver således, att man kommer till en allmän kommunal rösträtt på samma gång som en allmän politisk, eller att den ena blifver en följd af den andra.

Nu tror man att dessa proportionsval skulle afvärja alla de svårigheter, som, enligt hvad erfarenheten visat, uppstå, när valrätten utsträcker långt, och att genom den allmänna valrättens införande en allmän belåtenhet skulle uppkomma, och allt missnöje blifva förvisadt från landet. Låt oss se på de länder, der allmän rösträtt för närvarande finnes. I Frankrike t. ex., råder der, under de våldsamma utbrotten af anarkism, en så allmän belåtenhet? Jag tror i sanning att vi kunna vara tacksamma att icke här i landet hafva en så långt utsträckt rösträtt som der; och jag tror, att belåtenheten hos oss på det hela taget är större än hos de folk, som för närvarande hafva allmän rösträtt.

Med den åsigt, jag uttalat, och då jag anser, att man i så viktiga frågor som den föreliggande icke bör experimentera på måfå, får jag bekänna, att det förefaller mig, som om det skulle förefinnas bra litet skäl att skrifva till Kongl. Maj:t och begära en utredning på grunder, som i andra länder visat sig icke kunna annat än undantagsvis tillämpas. Så vidt jag har mig bekant, har proportionel rösträtt icke blifvit använd annat än vid valet till första kammaren i Danmark.

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till

Andra Kammaren.
(Forts.)

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren. (Forts.)

I viss mån har den äfven år 1882 blifvit införd i Italien. Och den har slutligen blifvit använd i en enda af Amerikas Förenta stater nemligen Illinois. I de 43 andra staterna har man deremot icke tagit efter exemplet. Och jag vet icke något annat land, som har några funderingar att öfvergå till detta system. Högst egendomligt vore då, om vi på en så opröfvad grund, som icke kunnat på andra ställen accepteras, skulle bygga vårt representationssätt och tro, att dermed alla garantier vore vunna för att med fördel utsträcka rösträtten att blifva allmän eller i det närmaste allmän. Med användande af det i Preussen antagna sättet tror jag deremot, att man möjligen skulle kunna tänka på, att hvar och en skulle få något att säga, ehuru proletärererna naturligtvis då icke skulle få alldeles så mycket att säga som de, hvilka gjort en större insats i samhället och i verksammare mån bidraga till dess underhåll.

Hvad arbetarebefolkningen beträffar, hyser jag för min del icke den allra ringaste fruktan för, att den må blifva representerad. Jag har varit rätt stor arbetsgifvare, och jag har alltid stått i godt förhållande till denna aktningvärda samhällsklass och gör det fortfarande. Lemnas arbetarne åt sig själva, har man ingenting att af dem befara. Det är deras ledare, som förvilla dem och föra dem in på vägar, som icke leda till deras verkliga väl.

En utsträckning af den politiska rösträtten — har en tysk socialist sagt — skall ovilkorligen föra till de åsigt, som i Tyskland i hög grad gjort sig gällande, nemligen de socialdemokratiska. Och en författare här i Sverige har i denna fråga skrivit en afhandling, som jag läst; och han har sagt att "vi socialdemokrater begära för genomförande af vårt program icke annat än allmän politisk rösträtt". När man har sådana fakta för ögonen, anser jag att man icke kan gifva sig in på ens ett sådant system, som här blifvit ifrågasatt, ej heller att man har anledning att för närvarande gå längre i utvidgning af den politiska rösträtten än af reservanterna blifvit föreslaget; och jag anhåller därför att få yrka afslag så väl å utskottets hemställan som å yrkandet om återremiss, och att reservationen helt enkelt må bifallas.

Herr Borg: Då jag i fjol yttrade mig i denna fråga, skulle jag icke hafva tagit till ordet nu, om jag ej ansåg, att mina åsigt icke vädde mycket här och att jag mycket väl behöfde förstärka dem med andras auktoritet. Lyckligtvis har jag en sådan auktoritet, och den ganska stark, att bjuda på från föregående års behandling af denna fråga. Det gälde då ungefär detsamma som nu, nemligen att välja mellan afslag eller antagande af herr Bergströms förslag om rösträttens utsträckning till den kommunala rösträttens gräns med tillägg af bestämelsen om 25 års ålder. Utvidgningen blefve ungefär densamma, om man såsom gräns bestämde 500 kronor eller den kommunala rösträtten.

Då ej någon talare här har tillstyrkt bifall till utskottets förslag, vill jag be att få göra det, och då ej heller någon talare här uppträd till försvar för de stora uteslutna folkklasser, som tränga på och önska rösträtt, ber jag att få göra det och att få anbefalla dem

med ord, som äro uttalade i denna kammare. Jag vill bjuda på några blommor, som vuxit på kammarens egen mark och som kammaren därför ej gerna kan bortkasta, om de ock äro pressade och bevarade under ett års tid. Jag hoppas, att de skola få ett ökad värde genom de friska blommor, som i dag tillkommit från samma jordmän och hvilka jag föreställer mig skola blifva både vackra och angenäma.

Att börja med kommer jag då till vår store föregångare i denna fråga: herr *Bergström*. Han framhöll, hurusom under de 25 sista åren bildningen inom vårt land vuxit genom förbättrad folkundervisning, genom folkhögskolor, föreläsningar för arbetarne o. s. v. Kunskaperna hafva vuxit och intresset jemväl vuxit. Han säger, att "det låter icke förneka sig, att det politiska intresset hos dessa folkklasser är ofantligt mycket större än det någonsin varit, och just deri ligger något berättigande af deras anspråk att få den politiska rösträtten vidgad".

Men han framhåller derjemte något, som jag ber att särskildt få betona, emedan en föregående talare velat förneka detsamma, nemligen det *starka missnöje*, som förefinnes i landet. Herr Rudebeck behagade yttra att ett sådant icke finnes. Herr Bergström säger att det icke blott finnes, utan tillägger äfven, att "något bör göras för att bryta udden af det missnöje, hvilket förefinnes".

Vidare har herr *Adelsköld* yttrat:

"Konstitutionsutskottet har, såsom en föregående talare omnämnt, yttrat, att "*den synpunkten måste vara ledande, att representationen må blifva så sammansatt, att den kan antagas komma att i möjligaste mån tillgodose allas berättigade intressen inom samhället*". Men dermed har också utskottet afkunnat domen öfver sitt utlåtande, ty utskottet har sedermera upplyst, att bland dem, som äro uteslutna från politisk rösträtt, förekomma "arbetare, sjömän, fiskare, laudtbruksinspektorer, rättare" med flere. Det är således hela klasser af oförvitlige medborgare, som äro uteslutna från deltagande i den viktigaste rättighet, som ett folk eger. Jag tror således för min del, att tiden nu är inne och länge sedan varit inne att skipa rättvisa i detta hänseende, så att den stora del af oförvitliga svenska medborgare, som nu äro politiskt omyndige, må göras myndige och dermed äfven — ansvarige. Och ej allenast rättvisan, men klokheten synes mig bjuda, att en sådan åtgärd vidtages."

Vid samma tillfälle yttrade herr *Gustaf Berg*: "Skulle väl de, som stå under det politiska strecket, vara mindre goda medborgare än de, som hafva rösträtt? Nej, visst icke. De under strecket stående äro lika goda medborgare; deras insats i det stora samhällsarbetet är lika akttningsbjudande, som deras, hvilka stå på samhällets höjder. Deras arbete är lika nödvändigt, lika nyttigt, om än icke lika svårt att utföra."

Friherre *Leijonhufvud* sade: "Jag tror icke, att det skulle åstadkomma någon ändring, om rösträtten utsträcktes till torpare och statdrängar" — så långt torde dock icke någon annan vilja gå än den, som hoppas på införandet af allmän rösträtt nu — "ty antingen skulle desse icke alls rösta, eller också skulle de rösta efter sin husbondes

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren.
(Forts.)

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren. (Forts.)

vilja. I de större städerna har redan det samhällslager majoritet, som genom streckets sänkning skulle få ökad inflytande, så att äfven der blefve förändringen ej rätt stor, och den årliga lefnadskostnaden och arbetsförtjensten uppgår der nu äfven för en kroppsarbetare till de 800 kronor, som berättiga honom till rösträtt, om han blir rätt uppskattad.“

En här högt aktad auktoritet, nemligen biskop *Billing*, anförde bland annat: “Jag har förut sagt, att jag tror att det är berättigadt, att desse, som stå under strecket, skola få deltaga i det politiska lifvet, och därför måste jag också säga, att jag önskar, att någon förändring i denna rigtning skall ske.“ Härjemte yttrade herr *Billing* — och dessa ord äro väl värda att behjertas — i fråga om anspråket på “garantier”: “man har här redan i dag påpekat en garanti. Den skulle bestå deri, att arvodet för Andra Kammarens ledamöter tages bort. Det skulle medföra den vinsten, att man skulle i någon och ej ringa mån slippa yrkespolitici i Riksdagen. Men den skulle å andra sidan medföra olägenheter; ty det är icke helsosamt att i Riksdagen hafva endast mer eller mindre förmögna personer.“ — Jag tackar för detta omdöme.

Herr *Wieselgren* yttrade: “Om dessa valmän icke besitta någon vare sig lärdom eller förmögenhet, så må de dock hafva rätt att få uppställa och rösta på någon man, som talar deras sak och som enligt deras uppfattning och i deras intresse bedömer förekommande frågor. Detta har konstitutionsutskottet sjelft betonat, då det säger, att “*allas intressen*“ skola inom representationen beredas rum.“ Vidare säger samme talare: “Men jag vill dertill (till hvad herr *Bergström* förut anført) lägga åtskilligt annat, som nu fins, men som icke fans“ vid tiden för det nuvarande representationsförslaget tillkomst. “Det är icke allenast en ökad bildning, som sedan 1860-talets början eller midt spridt sig inom nationen, utan äfven en ökad sedlighet. Den folkklass, som skulle taga emot den magt, som då förevarande grundlagsändringen lade “i folkets händer“, var uppfödd och uppfostrad under helt andra förhållanden än de, som skulle tillgodoses genom nu ifrågavarande förslaget“. Vidare: “Den allra förnämsta af en folkrepresentants pligter är att tillse, det staten alltjemt fortfar att vara *en*; och i det ögonblick vi finna en remna i statens grundvalar, måste vi, antingen vi det vilja eller icke, se till att denna remna på bästa sätt och så snart som möjligt blir lagad. Detta sker i förevarande fall derigenom att vi åt dem, som onekligen tillhöra samhället och äro för staten af den största betydelse, men känna sig i inre afseenden derifrån afskilda, öppna tillträde till de allmänt politiska rättigheter, som vi ega och som de begära att få.“ Till slut anförde herr *Wieselgren* följande: “Ingen människa kan afgöra, om den lärde, rike eller erfarne verkligen ser en sak bättre, sannare och riktigare än den fattige eller den obildade“.

Herr *Wærn* anförde vid samma tillfälle: “De som hafva 500 kronors inkomst äro inga trashankar. Jag har dragit denna slutsats af förhållandena vid en större fabrik, i hvilken jag är intresserad. De äro burgna män, som hafva sin utkomst, och jag tror, att om

man värderade allt, de mycket väl skulle hafva 800 kronor; men de blifva icke uppskattade till 800 kronor. Man kan icke vid taxering till bevillning taga i beräkning en hel mängd saker, såsom man gör, då man säger, att en människa behöfver 800 kronor för att lefva. Jag har vidare funnit att de, som hafva 800 kronors inkomst och således rösträtt, komma och tala med sina arbetsgifvare, huru de skola använda sin rösträtt, och jag kan icke inse, hvarför icke de, som hafva mellan 500 och 800 kronor, skulle göra precis detsamma. Jag kan således icke inse någon fara af att medgifva denna rösträtt, men frågar: hvad blir följdén, om vi neka den? Jo, vi tvinga dem in i leden bland dem, som ingenting hafva och ingenting riskera och som verkligen önska allmän rösträtt“.

Slutligen ber jag att få påpeka ett yttrande af herr *Gahn*. “Det finnes i vårt land“, säger denne store industriidkare, ofantligt många, bildade och duglige arbetare, som på grund af mångahanda omständigheter icke kunna arbeta sig upp till den nämnda inkomsten (800 kronor). Det kan vara familjeförhållanden, som lägga hinder i vägen; vexlingar inom industrien, dess mer eller mindre goda tillstånd motverka också i sin mån ett sådant arbetarnes stadiga framåtskridande. Under min långa verksamhet inom industrien har jag ofta träffat på arbetare, som icke på långt när uppnått 800 kronors inkomst, men utvecklat ett förstånd och intresse för allmänna angelägenheter, fullt jämförligt med dessa mindre jordegares, som nu hafva magten.“

Hvad beträffar påståendet att det skulle vara lätt för en och hvar att uppbringa sin inkomst till 800 kronor, vill jag nämna, att medan jag hade plats i Andra Kammaren, som ju i allmänhet taget står folket närmare än denna kammare, jag der hörde sägas, att det vore ett mycket stort antal små hemmansegare i vårt land, som icke kunnat skaffa sig ens 400 kronors inkomst, ja, att det finnes 40,000 små jordbrukare, som icke kunnat förvärfva den inkomst, som erfordrades för rösträttens utöfvande. Det finnes tvifvels utan och många arbetare, hvilka icke på sitt arbete förtjena 2 kronor om dagen alla de 300 arbetsdagarne under året; men jag anser för min del, att man kan beräkna den dagliga förtjensten för dem till 1 krona 67 öre i medeltal, således för ett år omkring 500 kronor. Denna beräkning är naturligtvis gjord på måfå, men jag tror icke, att jag mycket vare sig öfver- eller underskattat verkliga förhållandet.

Jag har här i dag hört ett besynnerligt, ja i högsta grad förvånande yttrande, hvilket jag förut något berört, men hvartill jag ber att få återkomma. Man har nemligen sagt, att det icke skulle finnas någon opinion i landet till förmån för en utsträckning af rösträtten. Detta påstående är ju dock detsamma som att påstå, att Andra Kammarens majoritets åsigt icke skulle utgöra en opinion. Andra Kammaren har flere gånger dels med stor majoritet, dels utan votering beslutat den politiska rösträttens utsträckning till den inkomst, som berättigar till kommunal rösträtt eller till 500 kronor. Skulle nu Första Kammaren verkligen kunna gilla ett sådant omdöme, som att denna Andra Kammarens ställning till frågan icke skulle vara uttrycket för en opinion? Och när Andra Kammaren visat, att den anser, att i lan-

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren.
(Forts.)

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammaren.
(Forts.)

det finnes en sådan opinion, och att en stor mängd goda medborgare fordra rösträttens utsträckning, så måste man väl tro, att så är förhållandet. Ty icke kan man väl vilja säga, att Andra Kammarens majoritet blifvit dragen vid näsan, eller att den velat narra andra. Man måste hafva förtroende för Andra Kammarens omdöme i detta fall. Visserligen har jag hört insinueras både i gamla dagar och äfven nu, att "bönderna äro så konservativa, att de skulle säga nej till alla förslag om utvidgning af rösträtten, om de ej trodde, att Första Kammaren skulle göra det." Jag förstår dock ej, hur man kan våga påstå något sådant om folkvalde, frie män, som att de vid sina beslut skulle hafva dylika baktankar. De skulle ju då vara hycklare. Denna insinuation måste jag sålunda på det kraftigaste tillbakavisa, och den synes så mycket mer obefogad, då man besinnar, att förslag om utsträckning af rösträtten i Andra Kammaren väckts år efter år, och att de nyvalde ledamöterna förfakta samma åsigt i frågan som deras föregångare.

Jag vill i detta sammanhang påpeka, att förra året antogs i Andra Kammaren förslag om rösträttens utsträckning med en majoritet af 110 röster mot 88, och att diskussionen företedde det egendomliga förhållande, att af de 90 à 100 ledamöter, som gäfvö sin mening till känna, endast två, säger två, talade emot all utsträckning. Den ene af desse var redan då ruinerad och försvann snart från arenan; den andre är ensam kvar som "den tapre Landsoldat". I herr Waldenströms rösträttsförslag — för att vidare tala om Andra Kammaren — upplyses det att, enligt den senaste statistiken, den af år 1885, bland dem, som sakna rösträtt, finnas 71,000 egare af jordbruk eller annan fastighet. Man tänke sig blott: 71,000 sjelfständiga jordbrukare saknande rösträtt! Vidare befinnas, bland andra, 17,000 handverkare och dylika näringsidkare, 1,500 folkskolelärare, 3,000 underofficerare och manskap i samma ställning. Nu frågar jag, huru skall det taga sig ut i vårt land, att vi hafva öfver 71,000 *contra* för missnöje? Tänkom oss nemligen, att på 71,000 ställen föres det talet mot svenska Riksdagen, att den icke vill lemna ifrågavarande medborgare rösträtt! Hvad skall det icke blifva för opinion i landet? Hvad skola desse uteslutne m. fl. tro om landets fäder och farbröder?

Jag skulle nu komma till en granskning af utskottets betänkande, men då utskottet icke anfört mer än ett enda skäl, och detta skäl blifvit så grundligt belyst af herr Samzelius och af friherre Klinckowström, nemligen frågan om proportionella val, vill jag nu icke uppehålla mig dervid. Jag vill blott upplysningsvis tillägga, att äldre konstitutionella stater icke hafva proportionella val. Jag hvarken vill eller kan gendrifva herr Annerstedts teoretiska framställning om riktigheten af ett sådant valsätt. Proportionella val finnas dock endast i Belgien, som är det sämst lottade af alla länder i politiskt hänseende, och äfven lär det finnas något deraf i England; men det kan väl icke vara skäl att gifva sig in på en sak, som man icke känner fullt till och som blifvit så litet pröfvad i andra länder. Men ännu ett par ord om garantier.

Jag har förra året och äfven i år oupphörligen hört talas härom.

Hvilka äro då dessa garantier, man fordrar? Förra året hette det, att man hade garantier i bestämmelsen om 800 kronors inkomst. Nu har man deri icke någon garanti alls, utan fordrar proportionsval! Hvar är det för garanti? Det är då bättre att icke uppställa någon garantifordran alls än att komma med något så opröfvadt. Har man för öfrigt icke tillräcklig garanti i sjelfva det faktum, att det nu icke begäres rösträtt för flere än 124,000 valmän, då det finnes 307,000, som förut hafva denna rätt? Huru skulle man kunna antaga, att dessa 124,000 vore motståndare till de 307,000? Meningarna inom förstnämnda grupp blefve väl delade liksom mellan andra. Den nuvarande valmanscorpsen behöfver sålunda icke frukta det allra ringaste. Jag tror för öfrigt, att det vore vist handladt, om man hos oss ginge till väga såsom i England, nemligen stegvis och successive gifve rösträtt åt de grupper, som äro mest sjelfständiga och upplysta. De nya valmansgrupperna blefve ju stöd i stället för motståndare; ty om dessa 124,000 nya valmän tillkomme, skulle de väl i allmänhet ställa sig på samma sida som vi, sluta sig till den valmanscorps, i hvilken de inträd. Deras missnöje skulle lägga sig, så snart de fått rösträtt, och de nuvarande valmännen få en god förstärkning vid valen.

I anledning af herr Bergströms yttrande i afseende å bestämmande af 25 år såsom vilkor för rösträtt, hemställer jag till honom, om han icke vid närmare eftersinnande skulle finna skäl frångå denna fordran, då man betänker, att man har rätt att redan vid 23 års ålder blifva *prest*. Jag frågar, huruvida det är skäligt att, då man får bekläda presterligt embete — det viktigaste af alla embeten — vid 23 års ålder, icke få ega politisk rösträtt förrän vid 25? Dessutom kan man ej gerna tro, att den svenske bonden skulle gå in på att afstå från den rättighet, som han i århundraden haft, att vara fullt myndig vid 21 år. Vid denna ålder får han gifva sig och sköta sitt gods, men det allenast att rösta på riksdagsman skulle icke vara honom tillåtet.

Äfvenledes måste jag vända mig mot friherre Leijonhufvud, som förra året och äfven i dag yttrat, att man icke länge skulle vara nöjd, sedan man fått hvad nu begäres. Vi hafva dock i 25 år nöjt oss med hvad vi nu hafva, och om efter 25 år ett andra 100,000:tal valmän tillkommer eller, helst, om vi då få allmän rösträtt för svenska män och kvinnor, vore det väl icke någon olycka. Man bör väl åtminstone icke för den skull hindra oss att nu taga ett steg framåt.

Friherre Leijonhufvud anförde ock ett annat skäl, som jag finner ohållbart. Han yttrade nemligen, att vi borde vänta med den politiska frågans lösning, till dess vi fått arbetarefrågan någorlunda ordnad. Ja, dåinge vi vänta till dess den sista människan försvunne. Arbetarefrågan är hela mensklighetens fråga, frågan om arbetets och inkomstens fördelning. Skola vi vänta, till dess vi kunna ernå en sådan ordning, att den tillfredsställer menskligheten i alla förhållanden, så hafva vi väntat förgäfvets.

Jag anhåller om öfverseende, för det jag så länge upptagit tiden, och slutar med att yrka bifall till utskottets förslag.

Som tiden var långt framskriden, och ytterligare åtta af kamma-

Om utsträckning af rätten att välja riksdagsmän till Andra Kammarerna.
(Forts.)

rens ledamöter begärt ordet i förevarande fråga, hemstälde herr tal-
mannen, att den fortsatta behandlingen af det nu föredragna betän-
kandet måtte uppskjutas till aftonsammanträdet.

Härtill lemnade kammaren sitt bifall.

Upplästes och godkändes statsutskottets förslag till Riksdagens
skrifvelser:

n:o 35, till fullmäktige i riksgäldskontoret, med anledning af
Kongl. Maj:ts proposition angående tillstånd för Ystad—Eslöfs jern-
vägsaktiebolag att till riksgäldskontoret inbetala oguldna återstoden af
ett bolaget beviljad lån; och

n:o 36, till Konungen, angående samma ämne.

Upplästes ett inkommet läkarebetyg af följande lydelse:

Att konsuln och kommandören m. m. herr *P. Olsson* dels i följd
af en ögonåkomma, dels i följd af nervsvaghet ej utan våda för helsan
kan delta i arbetena vid innevarande riksdag, intygar på heder och
samvete.

Helsingborg den 26 april 1892.

G. Naumann,
Lasarettsläkare.

Kammaren åtskildes kl. 3.25 e. m.

In fidem
A. von Krusenstjerna.