

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1892. Första Kammaren. N:o 41.

Tisdagen den 17 maj, f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.; och dess förhandlingar leddes af herr vice talmannen.

Justerades protokollet för den 10 i denna månad.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets under gårdagen bordlagda utlåtande n:o 79, i anledning af dels kammarens beslut i afseende å punkterna 10:o mom. a) och c), 13:o mom. a), 14:o, 20:o mom. b) och d) och 61:o af utskottets utlåtande n:o 9 angående regleringen af utgifterna under riksstatens åttonde hufvudtitel, dels ock en af Kongl. Maj:t särskildt aflåten proposition, angående anslag å extra stat för allmänna läroverken och pedagogierna.

1 och 2 punkterna.

Lades till handlingarna.

3—5 punkterna.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Föredrogs men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran följande, nästlidne dag bordlagda ärenden, nemligen:

statsutskottets utlåtande n:o 80, bevillningsutskottets betänkande nris 21 och 22 samt Första Kammarens tillfälliga utskotts utlåtanden nris 15 och 16.

Vid förnyad föredragning af bevillningsutskottets den 15 och 16 i denna månad bordlagda betänkande n:o 17, angående vissa ännu oafgjorda frågor rörande tullbevillningen, biföll kammaren hvad utskottet i detta betänkande hemställt.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets den 14 och 16 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 77, i anledning af väckta motioner om pension åt afidne kronolänsmannen O. A. Gawells enka och barn, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 15 och 16 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 78, angående beräkningen af statsverkets ordinarie inkomster.

1 punkten.

Utskottets hemställan bifölls.

2 punkten.

Lades till handlingarna.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 12 och 16 innevarande maj bordlagda utlåtande n:o 75, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten jemte i ämnet väckta motioner.

*Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelle-
borg och
Saasnitz.*

Mom. a).

Herr Tam m: Jag står i den ingalunda angenäma ställningen att ensam bland mina kamrater från denna kammare i utskottet hafva reserverat mig, och detta mot en kongl. proposition. Men jag kan försäkra eder, mine herrar, att jag sökt efter bästa förmåga bedöma föreliggande ärende. Och jag skall bjuda de skäl jag kan för den åsigt, i hvilken jag stannat.

De skäl, som utskottet anfört såsom de hufvudsakligaste för bifall till propositionen, äro uttryckta med de orden, *att Sverige genom en direkt förbindelse med kontinenten skulle göra sig oberoende af Danmark.* Om på botten af detta uttalande ligger en känslöstämning, finner jag det minst sagdt farligt, ty intet vilseleder så omdömet vid afgörandet af en fråga af rent praktisk natur sådan som den före-

liggande, som just att låta sig af känslan beherskas. Vi sakna ju icke erfarenhet af hurusom, om jag så må säga, en missriktad "æresfölelse" kan åstadkomma, att man är färdig att kasta sig i stora äfventyrligheter och förlora reella fördelar. Jag vågar för min del framhålla, att vis å vis särskildt danskarne vi till dem stå i, såvidt jag kan se, ganska stor förbindelse. En stor del af den utveckling vårt jordbruk kan visa, hafva vi att tacka danskarne för, de hafva varit det moderna rationella jordbrukets pionierer i södra Sverige, de hafva vägledt oss i mejerihandteringen, och vi hafva uti dem våra allra bästa kunder i fråga om våra landtmannaprodukter. Jag behöfver härtill blott framhålla följande siffror: Exporten har efter uppgifter, mig meddelats, varit

*Om åtgärder för uppehäl-
lande af re-
gulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelle-
borg och
Sassnitz.
(Forts.)*

	af nötkreatur, stycken		
	till Danmark	Storbritannien	Tyskland
1888	17,036	16,148	223
1889	18,325	14,695	866
1890	22,565	9,095	1,744
1891	21,461	4,627	1,662
	af hästar, stycken		
1888	3,358	19	20
1889	3,096	18	20
1890	3,691	17	12
1891	4,421	15	8
	af får, stycken		
1888	30,012	7,913	52
1889	28,185	12,229	74
1890	23,781	7,420	100
1891	21,529	2,968	73

Af smör går, som bekant, en ej obetydlig del af vår produktion öfver Danmark. Detta allt beror helt enkelt deraf, att jordbrukarne funnit med sin fördel bäst öfverensstämmande att sälja till danskarne sina varor.

Enligt vanligt affärsbegrepp är man rädd om sina bästa kunder och söker ställa sig icke illa utan väl med dem. Jag nämner detta särskildt, emedan mig synes, att vid bedömandet af en fråga, sådan som den föreliggande, man får lof att uteslutande göra sig den frågan: hvilka positiva fördelar tillskyndas Sverige genom ifrågavarande kontinentalförbindelse, eller med andra ord: låtom oss väga fördelarne, icke blott framhålla dem och väga dem mot olägenheterna. Detta synes mig icke hafva skett i den kongl. propositionen, der endast fördelarne äro särdeles starkt framhållna.

Jag skall då först söka skärskåda de fördelar, som den föreslagna förbindelsen skulle tillföra Sverige, i tre särskilda afseenden, nemligen i afseende på *postbefordringen*, *persontrafiken* och den föreslagna dermed kombinerade *godstrafiken*.

Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)

Den postala fördelen berör egentligen icke alls det vestra Sverige, ty dettas post kommer naturligtvis fortfarande att gå vägen Helsingborg—Helsingör o. s. v. Den föreslagna förbindelsen skulle således endast inrättas till fördel för de landsdelar, som ligga efter den östra stambanan. Man har då sagt: det är ju endast fyra månader, som man har det bra stäldt genom tillämpning af den s. k. sommartidtabellen om hvilken såväl jernvägstrafikstyrelsen som poststyrelsen och Kongl. Maj:t förklarar, att med den är allt nöjaktigt bestäldt. Men hvarför hafva vi sommartabellen endast under fyra månader? Jo, på grund af Kongl. Maj:ts åläggande till jernvägsstyrelsen, att den icke får tillämpas mer än dessa fyra månader. Och hvarför detta förbud? Jo, på grund af Riksdagens uttalade åsigt, att det vore för dyrt att hela året om underhålla trafiken så, som den underhålles under dessa fyra månader — sådan var Riksdagens åsigt den tiden. — Sommartabellen kunde naturligtvis utsträckas att gälla längre tid, hvilket man äfven kan se i Kongl. Maj:ts proposition. Härigenom skulle fördelarna af den nya förbindelsen sålunda inskränka sig dels till dem, som bo efter den östra jernvägslinien, och dels till 5 å 6 månader, under hvilka nuvarande sommartidtabell ej kunde tillämpas. För dessa skulle nu den nya traden inrättas och en omgestaltning för hela årets trafik göras. Skäl kan då vara att tillse, om de vunna fördelarna äro så stora och till hvad pris de köpas.

Fördelen i postaliskt hänseende heter en snabbare postförbindelse. Särskildt åberopas, att tidsvinsten komme att utgöra för posten från Stockholm till Berlin 17 timmar, till Paris 12 timmar, till London 10 timmar, till Wien 17 timmar och till Hamburg 10 timmar samt för resa till Stockholm från Berlin 10 timmar, från Paris 6 timmar, från London 9 timmar, från Wien 13 timmar och från Hamburg 5 timmar. Detta låter nu, som om det för den korresponderande allmänheten vore en ofantlig stor vinst. Men den verkliga vinsten bestämmes icke endast af den kortare tid, som kräfvades för postens transporterande från ett ställe till ett annat, utan äfven af en helt annan faktor. Från Berlin liksom från Paris och London *afgår* det tåg, hvarmed posten till Sverige följer, vid sådan tid som kl. 8,25, 8,15 och 8 på morgonen. Tron I, mine herrar, att de som skriva äro uppe vid den tiden och skicka brefven med tåget. Jag är öfvertygad om att brefven skrivas dagen förut och få ligga 12 å 15 timmar på respektive platser innan de afsändas. Det är ingalunda bättre stäldt med de tider, vid hvilka posten *anländer* till förenämnda städer. Den anländer till Berlin 8,40 e. m., till Paris 6,35 e. m. och till London 9,33 e. m. Om ett bref anländer till Berlin ena dagen kl. 8,40 på aftonen, är det icke antagligt att det hinner besvaras till följande dagen kl. 8,25 på morgonen, utan följden blifver att man förlorar en dag. Vidare frågas: blir det så mycket bättre stäldt här i Sverige för dem, som skola emottaga brefven? Till Stockholm kommer tåget kl. 11,15 f. m. Posten kan icke utdelas förr än allra först mellan kl. 1 och 2 på dagen, och sedan afgår tåget kl. 6 e. m., hvadan korrespondens-tiden blir kl. 2—6. I vanliga fall önskar man få brefven tidigt på dagen och icke så sent på middagen. Det är således icke bevi-

sadt, att med den kortaste tiden för postbefordringen möjlighet till den snabbaste korrespondens är förenad. Denna bestämmas lika mycket af ankomst- och afgångstiderna för breffven. I fråga härom ber jag att i afseende på Berlin få framhålla ett exempel på huru det kommer att ställa sig. Såsom framgår af den kongl. propositionen, är en ny nattförbindelse anordnad via Gjedser. Låt vara att resande ej tycka om ombyte från jernväg till båt under natten, men postpåsarne lära ej deraf generas. Frågan är: medför denna nya förbindelse någon fördel för oss? kan den konkurrera till den korresponderande allmänhetens fördel med den nya Sassnitz-routen? Med det tåg, som anknyter sig till denna förbindelse, afgår posten från Berlin kl. 10,25 e. m., således 10 timmar tidigare än med Sassnitz-tåget, hvilket afgår först kl. 8 på morgonen. Om posten sändes öfver Gjedser samt sedermera på vestkustbanan, inträffar den i Stockholm kl. 9,5 f. m., hvilken tid är vida fördelaktigare än kl. 11 f. m. Är det icke klart, att, när breffven äro inlagda på qvällen, Berlinerposten skickar dem med detta tåg, hvarigenom de anlända till Stockholm vid fördelaktigare tid? Denna Gjedser-linie har för öfrigt naturligtvis ett betydligt inflytande; och jag kan icke neka till, att det varit mera skäl att, i stället för att blott omnämna densamma i den kongl. propositionen, utreda, huruvida icke den verkar en sådan förbättring i postförbindelsen, att det vore en anledning att åtminstone tänka sig för, innan man beslutar sig för den nya linien.

Är således den nya postförbindelsen på grund af ankomst- och afgångstiderna af hvad jag ville kalla tvetydigt gagn för korrespondensen mellan utlandet och Sverige, så frågas: hvad verkan har den nya förbindelsen på den inre korrespondensen, som dock måste anses vara hufvudsaken i ett land? Det föreslagna kurirtåget är den stora pulsåder, som skall förmedla posten mellan södra Sverige och det nordligare. Tåget från Malmö afgår på aftonen. En följd blir, såsom påpekats af jernvägsstyrelsen, att åtskilliga enskilda jernvägar, som stå i förbindelse med stambanan, icke kunna och icke vilja anknyta sig till nämnda tåg, emedan nattjensten är för dyr. Breffven få helt enkelt på en del stationer stanna kvar till följande morgon. Således för dessa ingen tidsvinst utan försämring mot nuvarande tåg-anordning. Hvad Norrland beträffar, så och då breffven komma till Stockholm först kl. 11,15 f. m., således sedan norra tåget afgått kl. 10, uppstår en rubbning, som gör att hela Norrland får breffven senare än det i andra fall skulle få. Allra värst är att hela södra Sveriges post kommer till Stockholm vid samma olägliga tid, eller kl. 11,15 f. m., som den utländska. Jag är öfvertygad att missnöjet blir så stort, att det kommer att framvinga ett nytt nattåg; hvarom mera sedan. Nu är trafiken ordnad hufvudsakligen med hänsyn till Sverige. Vill man, såsom nu synes vara fallet, uppoffra denna, för att i stället gynna den utländska, så kan detta ernås genom ett mycket billigare sätt än det föreslagna. Man kan då nemligen utan någon kostnad ställa tågen mycket fördelaktigare i berörda hänseende. Man låter tåget från Stockholm söderut afgå kl. 11 på qvällen, i hvilket fall ankomsten till Köpenhamn eger rum kl. 5 e. m., och den väntan

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)

i sistnämnda stad, öfver hvilken man så mycket klagat, kommer då icke i fråga, enär man kan gå vidare med 7-tåget. Likaså kan man låta uppgående tåget anlända till Stockholm kl. $\frac{1}{2}$ 7 f. m., i hvilket fall posten samma dag, den hit ankommit, kan afgå till Norrland med 10-tåget och på qvällen vara i Sundsvall och Östersund. Det är således icke på den danska trafiken de långa uppehållen böra skyllas, utan derpå att tågen hittills blifvit stälda med hänsyn till de svenska, ej de utländska, postala förhållandena, och dem måste jag sätta i främsta rummet. Sedan jag nu sökt framhålla min uppfattning, att det icke är tillräckligt utredt, hvilken verkan den föreslagna förbindelsen skall hafva särskildt på den svenska postgången, skall jag öfvergå till persontrafiken.

Först och främst kan man då taga för gifvet, att persontrafiken från vestra Europa, hvilken är den långt viktigaste, kommer att gå gamla och närmaste vägen öfver Danmark. Detta har ej heller förnekats i den kongl. propositionen, der det flere gånger är antydt. När jag i den kongl. propositionen såg, att jernvägsstyrelsen förklarar, att den ansåge, att persontrafiken på Trelleborg—Lunds eller Trelleborg—Malmö jernväg skulle blifva så liten, att den icke ens skulle betäcka den ökade kostnad, som den enskilda jernvägen skulle få vidkännas genom ökning af sin tåghastighet till snälltågsfart, så sökte jag erhålla och har äfven lyckats anskaffa mig uppgifter om huru stor den persontrafik verkligen är, för hvilken den föreslagna förbindelsen skall inrättas, eller trafiken mellan Berlin och Sverige. Den första uppgift, jag erhöll, rörde den närmaste tiden — månaderna november och december 1891 samt januari och februari 1892 — och visar att antalet af direkta biljetter och rundresbiljetter, som under dessa 120 dagar sålts för resa från Berlin till Norrköping och Stockholm samt tvärtom utgör 478, således 4 personer per dag, på alla linierna: Malmö—Lübeck, Korsör—Kiel och Gjedser—Warnemünde. Detta slog mig med förvåning, så att jag begärde en uppgift, der jemväl sommartrafiken var upptagen. Jag erhöll en sådan, och den visar, att under tiden från 1 september 1890 till och med 1 januari 1891, således under 485 dagar, antalet af direkta biljetter, sålda för resa mellan Berlin å ena sidan samt Stockholm och Norrköping å den andra utgör $2\frac{1}{2}$ per dag, alla vägarne: öfver Stralsund, Lübeck, Gjedser och Kiel. Det visar sig således, att persontrafiken icke är något att kifvas om, och att man icke i den kan påräkna ett större tillskott till betäckande af kostnaderna för ifrågakvarande linie.

Nu till frågans kreditsida: hvad kostnader föranleder den föreslagna anordningen af förbindelsen Trelleborg—Sassnitz? Man framhåller den stora betydelsen af understödet från Tyskland. Ja väl, det är mycket bra att i en affär få en kompanjon. Men är affären i och för sig dålig, hjälper kompaniskapet icke mycket. Vid beräkningen af kostnaden skall jag icke yttra några tvifvelsmål, huruvida det går an att, såsom i den kongl. propositionen angifves, använda den reservbåt, som skall vara till hands inom 24 timmar, på en annan trade, så att den halfva året komme att bära sig sjelf. Icke heller skall jag yttra några tvifvelsmål mot poststyrelsens beräkning att kunna

nedsätta transitersättningen till Danmark med 40,000 kronor; särskildt sedan nya posttåget via Gjedser inrättats. Men säkra kostnader äro dels för en gång de 120,000 kronor, som erfordras för vaktstugor — utskottet har visserligen inskränkt sig till att förorda endast 30,000 kronor, men detta blott för tillfället — dels årligen de 91,500 kronor, som skulle utgå af postmedlen, och de 150,000 kronor, som för ändrad tågordning skulle utgå af jernvägsmedlen, samt — jag vågar tillägga — 360,000 kronor för ett nytt nattåg. Jag kan icke neka till, att man vid alla de utgifter, som ligga på och måste komma fram, står betänksam, huruvida man skall slå in på den väg att minska och afskrifva på den ena statsinkomsten efter den andra.

Postverket visas hafva inlevererat till statskontoret 1882 900,000 kronor, 1883 825,000 kronor, 1884 625,000 kronor, 1885 230,000 kronor, 1886 ingenting, 1887 636,476 kronor 13 öre, 1888 ingenting, 1889 ingenting, 1890 257,572 kronor 11 öre, 1891 475,703 kronor 23 öre. Man ser således, att postmedlen icke äro mycket att draga på, så vida man icke vill komma in på den vägen, att äfven till posten få lemna tillskott från andra håll. På samma sätt förhåller sig med jernvägstrafikmedlen. De hafva fallit från 7,800,000 i början på 1880-talet till 6,500,000. Skulle den föreslagna förbindelsen komma till stånd och de dermed förenade utgifter, som icke kunna antagas skaffa någon ökad inkomst, komma till, blefve det genast ett afdrag på 500,000 kronor. Och jag ber att få fästa uppmärksamheten på att i den kongl. finansplanen är framhållet, att en del väntade statsutgifter skola bäras just af dessa inkomsttitlars ökning jemte skogarna och telefonmedel, och jag vill för min del på allt sätt understödja Kongl. Maj:t i sträfvandet att få dessa inkomster höga; men då får man icke gå den motsatta vägen och vidtaga åtgärder, som minska dem.

Jag kan icke neka till att jag står tvekande äfven i ett annat hänseende. Vi hafva helt nyligen satt Malmö station i ordning, för att, såsom det heter, på ett värdigt sätt kunna mottaga ankommande främlingar. Derjemte har Malmö lagt ut 10,000,000 kronor på sin hamn, ordnat ett utmärkt hotell för resande, med andra ord, åtagit sig stora kostnader, i förhoppning att fortfara som Sveriges exporthamn söderut.

Man har icke väl hunnit få detta färdigt, förrän man skall börja göra nya anläggningar och äfven drifva fram Trelleborgs kommun till stora utgifter. Kongl. Maj:ts proposition framhåller ibland sådana iståndsättande af vägbrytare, muddring och förpålning, ny ångbåtsbrygga m. m., och med kännedom om våra landsmäns fallenhet för att hafva det gentilt, kan man vara viss om, att det derjemte kommer att fordras både hotell och det ena med det andra. Man tror, att Trelleborg kan göra detta; det är möjligt, men då blir det allt bra hårdt klämdt. Kongl. Maj:t stöder sin tro, att staten i detta fall icke skall få några utgifter, på ett yttrande af ordföranden i Trelleborgs hamndirektion. Men han säger mycket försigtigt, att han har "anledning antaga", att några kostnader för hamnen ej af statsverket torde behöfva påräknas. Jag för min del tror, att sådana

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

*Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)*

komma att påräknas och äfven få utbetalas. Ställningen är sådan, att vi svenskar väl behöfva vara försigtiga i våra affärer — statens, kommunens och enskildes.

Då kommer jag till den tredje punkten, nemligen godstrafiken. Ja, här föreligger en fråga, som, enligt mitt förmenande, är af betydligt större vikt, än de båda andra. Det är intet tvifvel om att, i synnerhet för Skåne, och äfven för det mellersta Sverige, det är af stor vikt att kunna skapa oss den bästa marknad, som är möjlig för afsättning af våra produkter. Att det skall gå an att skicka stora kreaturtransporter och större gods med dessa postångare, det vågar jag betvifla. Det är helt andra åtgärder, som i detta fall böra vidtagas, än att skicka 12 stutar med hvarje ångare. Det göra vi på våra målarebåtar, och jag tror icke, att det kommer att befördra afsättningen af kreatur. Men deremot tror jag, att det vore af ganska stor vikt att så beakta denna sida af saken, att man toge reda på, åt hvad håll våra svenska produkter, särskildt vår kreatursafsättning, skall gå. Är det åt Berlin eller åt Westphalen, är det dit eller åt andra håll vår afsättning kan bedrifvas. Sedan man funnit detta, då är det tid att se efter, hvar den bästa utgångspunkten är från Sverige, och hvar den bästa anknypningspunkten i utlandet. Jag kan icke neka till, att såsom det framstår för mig vid ett ytligt betraktande, Malmö och Warnemünde äro de bästa punkterna, trafiken må nu ske med eller utan någon hjälp från staten. Det är alldeles säkert, att en sådan förbindelse skulle verka högst fördelaktigt för oss, icke derföre, att den skadar danskarne, utan derföre, att det visat sig, att redan detta framlagda förslag har framkallat anbud, som äro af vikt för vår afsättning. Rostock har gjort ett sådant anbud om subvention, och en jernväg i Tyskland vill nedsätta frakten, om kreatursexporten kan begagna den. På underhandlingarnes väg tror jag, att man kan få ytterligare nedsättningar för en export särskildt af landbruksprodukter, och jag tror, att detta vore mera vinstgifvande än att få ett bidrag från den preussiska statskassan å 158,500 kronor. Det förra är en fördel, som utan kostnad för det svenska statsverket kunde vinnas.

När jag så lägger ihop dessa skäl, kan jag icke neka till att det synes mig, som om frågan befunne sig i det skede, att en utredning väl behöfves.

Persontrafiken är, såsom jag tror mig hafva visat, ingenting att kifvas om. Det nya Gjedsertågets inverkan är af stor betydelse för frågans bedömande, och hvad det har för verkan, är icke ännu hvarken på erfarenhetens väg eller eljest utrönt. Men af hufvudsaklig vikt är att undersöka, hvad verkan den nya utländska förbindelsen har på förbindelsen mellan södra Sverige och Stockholm, mellan södra Sverige och Norrland. Derom finnes icke någon utredning. Jag har sökt utreda förhållandet, men det är icke lätt för en enskild riksdagsman att åstadkomma en sådan utredning. Men frågan är dock af så genomgripande postal och äfven ekonomisk vikt, att den borde hafva förelegat i närmare utredt skick, innan man lade fram uteslutande fördelarna af det nya förslaget.

När jag så lägger härtil, att den nya Sassnitz-routen icke är klar, så kommer jag så mycket säkrare till samma resultat. Det är icke alls säkert, att bryggan öfver Altefähr blir gjord, man tror det, men man har ingenting, som bevisar, att den blir verklighet. Huru betydligt Sassnitzförbindelsen derigenom förlorar i värde, inser hvar och en. Vägen till Hamburg via Sassnitz är under vintern erkändt ogynsam och förhoppningen att den blir bättre ordnad är bra klen, endast grundad på järnvägsstyrelsens och poststyrelsens ifrågasättande, att "det tilläfventyrs genom ömsesidigt tillmötesgående kan lyckas att få anslutning till Hamburg". Hvarför tror man mera på tyskarnes tillmötesgående, än danskarnes? Jag har den åsigten, att vår export har för Tyskland ganska liten betydelse, men för Danmark deremot en ganska stor, och att man därför kan få större eftergifter från dansk sida, än någonsin från tysk.

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

Då dessutom inga arbeten äro vidtagna vid Sassnitz, och jag har anledning tro, att den tyska budgeten är sådan, att det finnes möjlighet att använda de penningar, som blifva öfver, om de icke kunna användas på Sassnitz, så tror jag icke, att det skulle väcka så ond blod, i fall svenska Riksdagen beslöte för sig sjelf och icke stälde sig bunden af konsiderationer i detta fall.

Det är hufvudsakligen på grund af dessa mina skäl, som jag å ena sidan icke kunnat biträda den kongl. propositionen, men å andra sidan icke heller velat yrka rent afslag å densamma, utan har, då jag anser, att frågan har flera synpunkter, som behöfva utredas, stannat vid den reservation, som jag gjort, och som i allt fall innehåller en uppmaning att å nyo taga frågan under ompröfning, och får jag således anhålla om bifall till denna reservation.

Herr Boström, Filip: Jag vågar för min del uttala den öfvertygelsen, att en öfverväldigande majoritet inom svenska Riksdagen är böjd för att en direkt post- och persontrafik anordnas mellan Sverige och Tyskland. Ser man på den karta, som är utlemnad till Riksdagens ledamöter, förefaller ju en sådan trade helt naturlig. Om nu majoriteten inom svenska Riksdagen har denna åsigt, då bör man se till, hvilken punkt på tyska sidan bör anslutas till den nya traden. Vid bedömandet af denna fråga synes mig vara otvifvelaktigt, att den af Kongl. Maj:t nu föreslagna platsen Sassnitz på ön Rügen är att föredraga. Den är att föredraga, först och främst därför, att afståndet mellan denna plats och de svenska stationer, som kunna komma i fråga vid anordnande af denna trade, är betydligt mycket kortare, än från någon annan tysk plats. Afståndet från Ystad eller Trelleborg är på båda ställena 55 sjömil, under det att afståndet mellan Malmö och Warnemünde är 95 sjömil. Härtil kommer, att tyska regeringen och särskildt tyska poststyrelsen bestämdt förklarar, att någon subvention från tysk sida icke kan ifrågakomma för någon annan trade, än den här föreslagna. Under sådana förhållanden tror jag för min del, att man icke har mycket att välja på. Jag erkänner, lika med den siste ärade talaren, att det finnes en svag punkt i detta förslag, och det är ångfärjeförbindelsen mellan Rügen och fast-

*Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)*

landet. Denna bedrifves för närvarande af tre färjor, af hvilka två kunna intaga jernvägsagnar, då deremot den tredje är inredd endast för gods. Jag erkänner, att denna förbindelse bör snarast möjligt ändras, ty den tager med af- och inlastning en tid af 22 till 25 minuter, men jag har anledning tro, och alla myndigheter säga enstämigt, att från tysk sida är verkligen meningen, att en bro öfver detta sund skall anläggas så snart den ifrågasatta förbindelsen kommer till stånd.

Hvad beträffar kommunikationen mellan Sassnitz och Berlin och de andra stora punkterna i Tyskland, skall jag icke ingå i några detaljer, då bland kammarens ledamöter finnes så väl ordföranden som en ledamot i den komité, som Kongl. Maj:t till en början tillsatte för att utreda denna fråga. Jag är öfvertygad om att de nog komma att till besvarande upptaga de frågor, som kammaren i detta afseeude kan önska få besvarade.

Är man nu ense om att Sassnitz är den lämpligaste punkten på den tyska sidan, så återstår att se till, hvilken af de ifrågasatta tre svenska kuststäderna bör väljas till utgångspunkt å den svenska sidan.

Det är säkerligen kammaren bekant, att tre städer äro föreslagna, en är Trelleborg, den andra Malmö och den tredje Ystad. Hvad beträffar den första och den sista af dessa föreslagna orter, tror jag för min del, att man kunde välja vilkendera som helst af dessa. Afståndet är, såsom jag nyss hade äran anföra, precis lika långt, 55 sjömil. Hamnarne äro båda användbara, och med de kostnader, som nu nedläggas på Trelleborgs hamn, påstå alla sakkunniga myndigheter, att intet som helst hinder förefinnes för att sådana båtar, som här äro i fråga, kunna trafikera denna hamn. Ystads hamn är, kan man säga, öfverlägsen Trelleborgs, men der finnes den betänkligheten, att man för ingående i denna hamn har att göra en vinkel af 50 grader, hvilket, i händelse af svår storm, torde vara ganska betänkligt. Under alla förhållanden tror jag dock, att man kan säga, att begge dessa hamnar äro lämpliga. Då återstår att se till, huru man landvägen skall komma fram till dessa båda ställen. Man måste till båda befara enskilda jernvägar. Fråga var först, att man skulle föra posttågen öfver Lund till Trelleborg. Anledningen, hvarföre man frångick denna plan, var hufvudsakligen, att man med tillämpning deraf skulle kommit att belasta de tåg, som förde post från Stockholm söderut, med en större död vikt, än om man kunde gå fram till Malmö, som är utgångspunkten för den svenska stambanan, och derifrån taga två eller tre vagnar, som kunde gå direkte till Trelleborg på den ombyggda banan. Detta tror jag var den hufvudsakliga anledningen, hvarför man valde den enskilda jernvägen Malmö—Trelleborg. Skulle man gått till Ystad, hade man nödgats trafikera en betydligt längre enskild jernväg, med samma svårighet med afseende på de vagnar, som skulle tagas från Stockholms station söderut, och dessutom skulle, med väljandet af denna väg, äfven följt ökad behof af tåg på den enskilda bansträckan, hvilket, äfven det, skulle medfört kostnader.

Kommer jag så till Malmö, så erkänner jag, lika med den föregående talaren, att Malmö samhälle verkligen kan, med afseende på de stora kostnader, det nedlagt på sin hamn, hafva pretention på att något göres för detta samhälle. Men jag tror icke, att post-routen från Malmö till vare sig Sassnitz eller Warnemünde kan i längden blifva lämplig. Förhållandet är nemligen det, att vinternavigationen ofta nog är hindrad af is, Flintrännen är mycket svår att navigera under vintern, och att på en så lång sjöroute fastställa bestämda tider för båtarnes ankomst och afgang torde i praktiken stöta på sådana svårigheter, att jag anser denna route helt och hållet olämplig. Olägenheterna af en vintertrafik mellan denna ort och Tyskland framgå äfven af ett uttalande, bilagdt herr Diedens motion. Der har en framstående person på ett talangfullt sätt uttalat sig för lämpligheten af Malmö såsom utgångspunkt för en sådan route. Men han säger, att om man skulle vara hågad för att taga Trelleborg—Sassnitz, fordras det att man samtidigt anordnar en trafik under åtta månader mellan Malmö och Warnemünde. Denne person, som är varmt intresserad för Malmös bästa, visar således, att äfven enligt hans åsigt svårigheter finnas att under vintertiden navigera denna trade. Att, såsom han här omtalat, anordna två särskilda ruter, föreställer jag mig, att hvarken den svenska regeringen velat föreslå eller den svenska Riksdagen skolat acceptera.

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

Hvad härefter beträffar godstrafiken, så har herr Tamm rätt deri, att det icke skulle vara fördelaktigt att med dessa dyrbara båtar transportera kreatur i större skala, men det är alldeles gifvet, efter den uträkning, som af myndigheterna blifvit gjord, att på dessa dagliga postrouter kunna föras 50 tons gods, och det kan vara af ganska stor betydelse för denna trade. Afsättningen på England af smör m. m. har under de senare åren blifvit högst betydligt försämrad. Den har nedgått så, att från det att smörpriset år 1881 i medeltal utgjorde 120 öre var det 1891 91,6 öre, allt per skålpund. Det visar på dessa 10 år en nedsättning på öfver 12 procent, och det är, enligt mitt förmenande, alldeles ovedersägligt, att med den ofantliga tillströmning af smör, som nu kommer England till godo från Australien och andra utom-europeiska länder, en ytterligare nedsättning på dessa för vårt land så synnerligen viktiga produkter är att befara.

Under sådana förhållanden böra vi se till, huruvida icke någon ny marknad kan upparbetas för våra produkter.

Jag vågar påstå, att med den ofantliga folkökning, som skett inom Berlin under dessa sista år man mycket lätt kan komma att der upparbeta en sådan marknad, och att någon svårighet skulle möta att med dessa postbåtar föra våra smörprodukter öfver till Tyskland, torde ingen af herrarne befara.

Men jag erkänner också, att med afseende på den öfriga godstrafiken har ett helt annat förhållande inträdt med anledning af det importförbud, som England meddelat för kreatur.

Jag tror för min del, att den rätta utgångspunkten för denna godstrafik är Malmö, men jag kan icke se något hinder för att den reservbåt, som är afsedd att föra posten och besörja persontrafiken

*Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)*

mellan Trelleborg och Sassnitz, skulle å de tider, då den icke behöfves därför, kunna användas för kreaturstransport. Dessutom är jag öfvertygad, att så stor offervillighet finnes i de södra orterna, att, om det visar sig behof af en dylik kommunikationsled, en sådan ock med första skall komma till stånd; och jag föreställer mig, att Kongl. Maj:t eger möjlighet att af medel, som Kongl. Maj:t disponerar, subventionera en sådan trade, åtminstone de första åren, till dess den hunnit utveckla sig.

Hvad persontrafiken beträffar, så erkänner jag, lika med herr Tamm, att jag icke mycket tror på den trafik, som går öfver vestra Sverige och Norge. Jag tror, att om dessa passagerare gått med de bekväma nattågen till Helsingborg, så söka de sig ut öfver Helsingör och Danmark. Deremot tror jag, att den öfriga persontrafiken, som nu uppgifves blott till i medeltal 2½ person om dagen, kommer att gå denna nya route och kommer att högst betydligt upparbetas, sedan en sådan daglig kommunikationsled kommit till stånd.

Med afseende på de olika förslag, som föreligga till kammarens beslutande i dag, har statsutskottet gjort åtskilliga ändringar i det af Kongl. Maj:t framställda förslaget. Det har i punkten a) föreslagit att Riksdagen måtte "anvisa ett belopp, förslagsvis upptaget till högst 91,500 kronor, att af postmedlen årligen utgå för att jemte förut för ändamålet tillgängliga medel, beräknade till 67,000 kronor, användas för bestridande af hälften af det belopp, som erfordras till subvention åt det bolag, som skulle uppehålla denna förbindelse."

I afseende å denna post har visserligen Kongl. Maj:t icke begärt någon bestämd siffra. Kongl. Maj:t har endast begärt ett uttalande af Riksdagen, huruvida Riksdagen medgifver, att det förslagsanslag, som postverket har att använda till bestridande af sjökommunikationer, skulle få utsträckas till den trafikled, som här är i fråga. Men då af Kongl. Maj:ts förslag framgår, att antagligen denna utgift icke komme att öfverskrida den summa, som i statsrådsprotokollet förekommer, så har statsutskottet ansett lämpligt att fixera denna summa, för att man skulle vara viss på att större summa, än som ifrågasatts, icke skulle användas.

Med talmannens begifvande skall jag äfven, på samma gång jag nu har ordet, fästa mig vid de olika punkterna i utskottets utlåtande.

Med afseende på de omkostnader, som jernvägsstyrelsen ansett vara erforderliga för inrättandet af fullständig nattbevakning på de olika bandelarne inom Sverige, så har Kongl. Maj:t tänkt sig sådant behof föreligga dels på linien Hästveda—Nässjö och dels på linien Laxå—Brunnsberg. Statsutskottet har för sin del icke funnit anledning förefinnas att nu bevilja anslag till sistnämnda linie, då den icke står i direkt beröring med den direkta posttraden Stockholm—Berlin, hvarom är fråga, och med afseende å linien Hästveda—Nässjö har utskottet från jernvägsstyrelsen fått den uppgift, att 30,000 kronor skulle till sådan natt-tjänst erfordras, och af denna anledning har utskottet föreslagit, att Riksdagen måtte bevilja detta belopp att utgå nästa år.

Med afseende på de vilkor, som Kongl. Maj:t tänkt sig skola

fastslås för trafikerandet af Trelleborg—Malmöbanan, har Kongl. Maj:t föreslagit, att ett kontrakt skulle uppgöras på tio år, men då all anledning förefinnes, att svårigheter skulle uppstå efter de tio årens förlopp att få kontraktet på fördelaktiga vilkor prolongeradt, så har statsutskottet antagit, att det skulle kunna ytterligare förlängas på tio år.

Jag skall icke ytterligare upptaga kammarens tid för tillfället, utan yrkar jag nu bifall till statsutskottets förslag i detta moment.

Herr Casparsson: Den förste ärade talaren förklarade, att sträfvan att göra oss oberoende af Danmark blott vore en "känslöstämning". Man har förebrått mig, att jag ibland för mycket gifvit efter för känslöstämningar, men jag försäkrar, att i denna fråga har jag varit så lugn, så lugn som någon; och när han sedan talade om "nötkreatursexporten" till Danmark, så är denna fråga icke heller just egnad att framkalla några känslöstämningar. Jag tror att frågan har en helt och hållet praktisk betydelse.

Samme talare nämnde vidare, att vi hade en tacksamhetsskuld till danskarne, som "lärt oss landtbruk". Jag vill i anledning häraf i förbigående nämna, att jag haft två danska grannar, som sökt att sköta landtbruk på danskt sätt, men med den påföljd, att de båda inom kort kommo på obestånd, och hade vi svenskar gjort samma försök, så hade vi nog följt samma väg. Jag tror således, att tacksamheten i detta afseende tål någon modifikation.

Hvad det föreliggande betänkandet beträffar, så synes deraf, att utskottet vidtagit åtskilliga ändringar i Kongl. Maj:ts proposition. Jag har i detta afseende instämt i den reservation, som afgifvits af statsutskottets ordförande. Den första förändringen, som utskottet vidtagit, består deruti, att då Kongl. Maj:t icke föreslagit någon bestämd summa, utan begärt att af postmedlen få använda hvad som erfordras för ändamålet, så har utskottet i stället fixerat summan. Jag vet icke anledningen, hvarför Kongl. Maj:t ansett sig böra icke fixera siffran, men jag förmodar, att det skett därför, att det under närvarande förhållanden varit svårt att bestämma en siffra, och möjligen äfven af den anledning att, då postverkets utgiftsstat blifvit uppgjord för år 1893, det kan möta betänkligheter att i sista stund ändra staten. För mig åtminstone har denna omständighet ingått som en bestämmande faktor. När Kongl. Maj:t icke föreslagit en bestämd summa, anser jag, att utskottet saknat anledning att föreslå en sådan.

De öfriga ändringarna hafva af en föregående talare antydts, och med herr talmannens tillåtelse skall jag i största hast beröra dem. Kongl. Maj:t har för fullständig natttjänst å bandelarne Hästveda—Nässjö och Laxå—Brunsberg begärt 225,000 kronor, och detta anslag har statsutskottet nedprutat till — 30,000 kronor. Man får medgifva, att det är en ganska bra nedprutning! Jag är icke fullt säker, att man kan göra en sådan nedprutning. Den uppgift, som i detta hänseende inkommit till statsutskottet, är åtminstone icke af officiell natur. Jag anser att man icke får fästa alltför stor vikt vid anonyma

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

*Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)*

eller icke officiella uppgifter, utan bör hålla sig till Kongl. Maj:ts förslag. Men om Kongl. Maj:ts rådgifvare ause, att 225,000 kronor kunna nedprutas till 30,000 kronor, så har jag i så fall icke något att deremot invända.

Vidare har statsutskottet i litt. C. punkten 3 föreslagit ett tillägg, som jag verkligen anser vara en förbättring, och min reservation kan således icke afse detta tillägg. Men deremot anser jag det i samma moment under punkten 4 gjorda tillägget afgjort vara en försämring. Jag anser det der uppställda vilkoret vara så strängt, att jag icke kunnat biträda förslaget att på ett sådant sätt behandla ett enskildt bolag.

Hvad åter den postala delen af frågan vidkommer, så måste jag bekänna, att jag icke är så hemmastadd deruti, att jag tilltror mig kunna till vederläggning upptaga den förste talarens anmärkningar i detta afseende, och jag tror det icke heller vara behöfligt, då jag är öfvertygad, att med den sakkunskap, som finnes i kammaren i detta ämne, dessa anmärkningar skola blifva besvarade.

Med föranledande af den föredragna punkten och med närmaste anslutning till hvad Kongl. Maj:t föreslagit, anhåller jag om proposition på följande yrkande vid momentet a), nemligen:

“att Riksdagen, med afslag å herrar Nilsons och Diedens motioner, må — under godkännande af det i statsrådsprotokollet öfver finansärenden för den 10 mars 1892 omförmälda förslag om uppehållande genom enskildt bolags försorg af regulier ångfartygsförbindelse hela året om mellan Trelleborg och Sassnitz — medgifva Kongl. Maj:t att af postmedlen årligen bestrida hälften af det belopp, som må erfordras till subvention åt bolaget, under förutsättning att den andra hälften anvisas från tysk sida.”

Herr von Krusenstjerna: Såsom några af kammarens ledamöter tilläfventyrs haft tillfälle att inhemta af den fullständiga reciten i utskottets betänkande, har jag af chefen för finansdepartementet haft uppdraget att jemte andra deltaga i utarbetandet af förslag i detta ämne, och detta är anledningen hvarför jag nu velat yttra mig.

I likhet med den näst föregående talaren och i olikhet mot den förste tror jag icke det kunna vara fråga om en känslöstämning, då det gäller att fatta beslut i denna viktiga fråga, utan tror att det gäller att vinna ganska reella fördelar. Det är, såsom herr Boström erinrade, förhållandet, att den öfvertygelsen gjort sig allt mer och mer gällande, att vi böra få en direkt förbindelse med kontinenten. Afståndet är, såsom herrarne veta, icke större mellan Sveriges sydkust och närmaste hamn på tyska sidan, än att vägen kan med snabbgående båtar tillryggaläggas på tre à tre och en half timmar. Tyskland är den naturliga mellanleden för våra förbindelser med södra, mellersta och en väsentlig del af östra Europa. Och hvad Tyskland sjelft beträffar är förbindelsen med detta land i postaliskt hänseende af yttersta vikt för Sverige. Tyskland är vidare det land, som mest besökes af svenskar, de må resa dit för att sköta sin helsa, för sitt nöje eller för affärer. Att förbindelsen med detta land vidare är af vigt i kom-

mersielt hänseende, är tydligt, då man besinnar, att på Sveriges syd-kust ligger dess tätast befolkade och rikaste provins med högt utveckladt landtbruk och boskapsskötsel och att å andra sidan, icke många timmar från närmaste hamn, ligger en verldsstad, en jernvägsknut för vestra, södra och östra Europa, med en befolkning af öfver en och en half million invånare. Det är naturligt, att en sådan stad konsumerar ofantligt mycket och att den bör vara den bästa marknad för södra och mellersta Sveriges landtmannaprodukter. Med sådana förutsättningar skulle man ju ganska naturligt kunnat förvänta, att man ordnat kommunikationerna så, att det finnes direkt daglig förbindelse året om med kontinenten. Så är dock ingalunda fallet: endast under sommaren hafva vi en sådan förbindelse, nemligen Malmö—Stralsund-routen. Denna route har emellertid förr, om än icke numera, blifvit något styfmoderligt behandlad af vissa vederbörande; åtminstone kan man utan fara att misstaga sig säga, att den icke blifvit särdeles omhuldad. Detta, jemte båtar af mindre tillfredsställande beskaffenhet och den långa sjöresan, har gjort att, trots att både rederier och befälhafvare gjort sitt bästa för att befrämja denna route, den icke varit fullt lyckad. Den är i alla fall inskränkt till sommar-månaderna och kan af naturliga skäl icke utsträckas vidare, ty Stralsund kan icke anlöpas om vintern. Hela den öfriga delen af året måste all vår post-, person- och ilgods-trafik taga vägen öfver Danmark. Hela vår jernvägspolitik här, alltsedan stambanan fullbordades till Skåne, baserats på förutsättningen, att Danmark är den enda naturliga och snart sagdt nödvändiga mellanlänken mellan Sverige och kontinenten. Man har ordnat det rätt bra inom landet, men der har synvidden slutat, och man har öfverlemnat åt Danmark att helt och hållet sköta den internationella trafiken. Såsom det erinrades vid ett national-ekonomiska föreningens sammanträde, kunde så sent som år 1888 den energiske främjaren af Danmarks kommunikationsväsende statsrådet Tietgen framhålla såsom ett erkändt faktum, att Danmark vore och framgent skulle vara mellanleden mellan Sverige och kontinenten. Följden har blifvit, såsom alla veta, både för post- och persontrafiken förseningar och nödtvungna uppehåll i Danmark. Detta gäller om trafiken från hufvudstaden, mellersta Sverige och södra Skåne, medan för vestra Sveriges trafik, som förmedlas öfver Helsingborg, Helsingör och Gjedser-linien, är väl stäldt. Det faller mig icke in att härmed vilja uttala något klander mot Danmark, ty Danmark måste naturligen i första rummet se på sitt eget intresse och ordna trafiken derefter. Vi, som ligga bakom, hafva icke haft annat att göra än att ordna oss derefter. Jag klandrar således icke Danmarks ordningar, jag blott konstaterar faktum.

Men dess bättre har på senare tiden en omsvängning egt rum. Man har kommit till insigt om att vi kunde försöka att taga saken i vår egen hand och skaffa oss en direkt förbindelse med kontinenten. Det är icke meningen att alldeles gå förbi Danmark. Vi behöfva detta land för vissa router, men vi böra sträfva efter att göra oss oberoende af Danmark, så att vi få en egen förbindelseled med kontinenten. Åtminstone vinna vi — och derom erinrade äfven herr

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

*Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)*

Tamm — den fördelen, att Danmark måste ordna routerna bättre för oss. Jag tror att öfvertygelsen härom numera så långt genomträngt svenskarne, att det är ganska få röster som höja sig deremot. Till och med den förste talaren, ehuru han hyste åtskilliga betänkligheter, slutade icke med att yrka afslag. Sådant yrkande har icke framställts af någon af de 24 ledamöterna i statsutskottet, utan äfven de, hvilka icke velat gå in på Kongl. Maj:ts förslag, hafva stannat vid att påyrka ytterligare utredning.

Med anledning af de anmärkningar, den förste talaren framställde angående det sätt, hvarpå befordran skulle ordnas, — dervid han sökte visa, att icke någon nytta skulle dermed vinnas; att posten icke skulle framkomma i lämplig tid, och så vidare, — ber jag få redogöra för huru trafiken för närvarande är ordnad och huru det skulle blifva stäldt, derest Trelleborg—Sassnitz-traden öppnades. Kammarrens herrar ledamöter kunna på det sättet sjelfve döma i saken. Jag fäster mig dervid icke vid förhållandena sommartiden, ty de äro i postalt hänseende icke dåliga, och för den, som då vill resa direkt till Tyskland, finnas flere möjligheter, utan jag afser förhållandena under öfriga åtta månader af året. Utgår jag då från Stockholm, så reser man nu härifrån vid sjutiden på qvällen; man kommer till Malmö vid 11-tiden påföljande förmiddag och har sedermera ostörd tid på sig från kl. 11 f. m. till kl. 7 e. m. först i Malmö och sedan i Köpenhamn. Båtarna äro så stälda, att större delen af tiden tillbringas i Köpenhamn. Andra dagens afton kl. 7 reser man som sagdt derifrån. Man har då att välja mellan två vägar: antingen Korsör—Kiel, med framkomst till Berlin tredje dagen på middagen, eller den nya Gjedserrouuten, med framkomst till Berlin tredje dagen kl. 7,8 på morgonen. Jag tror emellertid icke, att denna senare nattförbindelse är synnerligen tilltalande för passagerare; vi böra nemligen komma ihåg att här är fråga om höst- och vintertiden: man reser från Köpenhamn kl. 7,5 på qvällen; vid 1/2 11-tiden ombyte i Masnedsund; promenad från vagnarne till ångfärjan; efter 20 minuter, således vid 11-tiden, åter från ångfärjan in i kupéerna; efter 1 timmes färd öfver Falster vid midnattstiden ur kupéerna ombord å ångbåten; 2 timmars färd på ångbåt i vinternatten; kl. 2,15 åter från ångbåten; landstigning i Warnemünde, tullvisitation; åter på tåget; och slutligen framkommer den resande kl. något öfver 7 på morgonen till Berlin. I motsatt riktning blir det också nattresa. Öfver Gjedser går färden på båt midt i natten. Man reser från Berlin en dag kl. 10,20 på aftonen öfver Gjedser och är i Stockholm mellan 7 och 8 på morgonen den tredje dagen. Reser man öfver Hamburg, lemnar man Berlin på middagen och är också framme den tredje dagen på morgonen. Enligt den nya routen reser man från Stockholm samma tid på aftonen, man passerar Sverige på natten, är tidigt på morgonen i Malmö, fortsätter genast till Trelleborg och går öfver Östersjön på dagen med en första klassens bekväma båt. Det är 3 1/2 timmes sjöresa, och man är framme i Sassnitz på middagen samt i Berlin på qvällen vid 8-tiden, således efter 24 timmars resa på qvällen andra dagen, i stället för tredje dagen på morgonen. Och man är i Berlin i tid för att medfölja de stora post-

och personförande tåg, som gå från Berlin sent på aftnarne till Wien, London, Paris och Frankfurt, från hvilken sistnämnda plats förbindelsen med Schweiz och Italien förmedlas. Följden blir att man kommer 12 timmar tidigare fram till dessa stora centra. Herr Tamm ansåg, att denna route icke skulle medföra någon vinst i postalt hänseende. Jo, det är i postalt hänseende alltid ordnad så, att de stora centra stå i förbindelse med hvarandra medelst två tåg dagligen, ett om morgonen och ett om aftonen. Detta måtte väl bevisa, att behof förefinnes af båda tågen, och att det således icke är blott det på aftonen afgående, utan äfven morgontåget som är af postal vigt. Och vidare gäller det icke blott posten mellan afgangsstället och ankomststället, utan äfven all den post, som samlas upp under vägen. Det gäller icke, såsom den förste talaren yttrade, såsom gifven regel, att det är alldeles likgiltigt för ankomststället, om posttåget lemnat afgangsstället på morgonen eller qvällen förut, ty till de stora städerna komma tåg på olika tider på natten, och under dagen samlas post upp från mellanliggande ställen. Hvad särskildt Berlin angår, yttrade samme talare, att det vore ungefär likgiltigt, om vårt posttåg från denna stad afginge på aftonen eller påföljande morgon. Men man må besinna, att om afgangstiden är kl. 8,25 på morgonen, så kunna de poster, som mellan kl. 7 och 8 på morgonen komma med tågen från Wien, Frankfurt, Paris och London, medfölja tåget. Om jag fattade herr Tamm rätt, yttrade han i sammanhang härmed, att vi kunde ställa oss i förbindelse med Gjedsertåget. Förmodligen menade han det tåg, som går på dagen mellan Berlin och Köpenhamn; men detta går med svårighet för sig på det sätt, som nu är ordnad. Det går för sig på sommaren, men icke om vintern. Såsom kammaren vet, kommer det till Köpenhamn på aftonen. Man skulle då försöka få anslutning med uppgående kurirtåget; men det går icke för sig att lemna Malmö så sent, hvarför man om vintern icke kan hafva någon anslutning med dagtåget från Berlin till Köpenhamn.

Medan jag är inne på att yttra mig öfver herr Tamms anmärkingar, vill jag äfven beröra en annan fråga. Han yttrade, att för persontrafiken den direkta förbindelsen spelade en liten roll. Han hade i sådant hänseende fått uppgift på huru många genomgående biljetter som sålts, och det var ett ganska litet antal. Ja, det har varit tider, ehuru jag tror att dessa nu äro försvunna, då trafikförhållandena icke varit så tillfredsställande ordnade, att det icke för många svenskar befunnits beqvämare och lämpligare att resa öfver till Köpenhamn och först der skaffa sig genomgående biljetter. Men denna persontrafik omfattar ju för öfrigt icke blott trafiken mellan Stockholm och kontinenten, utan äfven den mellan det öfriga Sverige och kontinenten, och således äfven trafiken från och till Skåne. Denna trafik ingår emellertid icke alls i de uppgifter, herr Tamm lemnade. De angingo, såsom kammarens ledamöter nog märkte, endast Stockholm. Att nu uträkna denna trafik på siffran tror jag vara nästan omöjligt. Det har gjorts försök härmed, men några exakta uppgifter hafva icke kunnat lemnas. Denna trafik har emellertid af en med förhållandena väl kunnig person, trafikchefen von Essen, ansetts kunna antagas till i

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

*Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)*

medeltal 50 personer om dagen, och en annan sakkunnig, kapten von der Lancken, beräknar persontrafiken mellan Skåne och kontinenten till 20,000 personer om året.

Hvad persontrafiken angår, så tillkommer, om routen öfver Sassnitz kommer till stånd, en annan faktor, som icke är att förakta. Förhållandet är, såsom herrarne veta, att hela Rügen numera blifvit en fashionabel badort, der ett högst betydligt antal badgäster om somrarne vistas. Jag har i detta hänseende fått en uppgift från svensk-norske konsulin i Stettin, som deri upplyser att antalet badgäster varit år 1891 vid Sassnitz 5,900, Binz 4,356, Göhren 3,295, Crampas 3,104, Putbus 2,773 och så följer en hel lista på mindre badorter. Det är oberäknadt alla tillfälliga resande, mellan 20,000 och 30,000 badgäster, som ligga på Rügen om somrarne, och man behöfver icke vara sanguinisk för att antaga, att om vi ega beqväma, snabbgående båtar på routen mellan Sassnitz och södra Sverige, så skall med den reslust, som tyskarne hafva, här icke blifva så obetydlig trafik. De resa öfver till Skåne, särskildt till Malmö och derifrån till Köpenhamn för att hafva gjort en tur till utlandet på en eller två dagar. Ordnas saken praktiskt med billiga tur- och returbiljetter, kombinerade med rundresor till Skåne, skall deraf icke så obetydligt med inkomster tillskyndas så ångbåtarna som Skånes hotell och jernvägar.

Jag har således den uppfattning, att det är ett verkligt intresse för Sverige att skapa sig en egen förbindelse med kontinenten och göra sig i detta afseende oberoende af Danmark.

Beträffande de olika punkter, emellan hvilka denna förbindelse skulle kunna anordnas, har redan herr Boström lemnat en fullständig redogörelse. Jag vill blott tillägga, hvad angår de tyska orterna, att det icke kunnat blifva fråga att välja mellan andra än Warnemünde och Sassnitz, ty isförhållandena göra att Stralsund omöjligen kan väljas till ändpunkt för en vinterförbindelse.

Hvad nu Warnemünde och Sassnitz angår, så torde, äfven om man lemnar ur räkningen frågan om subvention från Tyskland, valet böra stanna vid Sassnitz. Vid afgörandet af hvilken väg man bör välja för post- och persontrafik, har man nemligen uteslutande att tillse, hvilken väg är den kortaste och snabbaste samt på samma gång den säkraste, d. v. s. erbjuder den största utsigten för att man kommer fram på utsatt tid. Faran för uppehåll är större på sjöfärder än vid resa å jernväg. Man bör således i allmänhet välja den förbindelseled; der sjövägen är den kortaste; och är detta en allmänt gällande regel, så är det rent af ett *conditio sine qua non*, då man skall anordna en vintertrade öfver ett sådant haf som Östersjön. Ser man nu efter hvar den kortaste sjövägen är, finner man, såsom herr Boström redan nämnt, att till Warnemünde är 95 sjömil och till Sassnitz 56 sjömil från de ifrågasatta svenska utgångspunkterna; och detta betyder öfversatt på ett annat språk att samma ångbåt, som tillryggalägger de 56 milen till Sassnitz på 3½ timmar, behöfver med samma hastighet 6 timmar 6 minuter för de 95 milen till Warnemünde. Således finner man, äfven om man blott tar hänsyn till det

nu angifna förhållandet, att, på sätt Kongl. Maj:t och komiterade föreslagit, Sassnitz bör väljas.

Härtill kommer, att det ju är tydligt, att förbindelsen icke kan sättas i gång utan subvention från Tyskland, och att således Tyskland måste hafva ett ord med i laget vid frågans afgörande. Nu hafva vi från tysk sida en bestämd förklaring — jag har här skrifvelsen från tyska rikspostamtet — att det icke kan komma i fråga att gifva subvention för linien Malmö—Warnemünde, och härmed måste således valet af den tyska utgångspunkten vara gifvet.

Skälen hvarför man på den svenska sidan stannat vid Trelleborg äro redan anförda. Det hade naturligtvis varit synnerligen önskvärdt att kunna välja Malmö, som är Sveriges tredje stad och der det redan är mycket väl ställdt med afseende å hamn, verkstäder och dylikt, men emot valet utaf Malmö såsom den svenska utgångspunkten talar segelleden genom sundet. Man måste här komma i håg, att det är fråga om vinterfart. Om kammarens ledamöter kasta en blick på det sjökort jag har här, finnen I genast, att, medan det från Sassnitz till Trelleborg eller Ystad är alldeles rak kurs, man deremot från Warnemünde till Malmö måste göra täta kursförändringar. Segelleden går här i krökar och delvis nära under land. När det nu behöfves postbåtar, som gå med en fart af 17 knop i timmen — detta är icke någon obetydlig fart, jag tror det motsvarar fullt ut 30 kilometer i timmen — och man tänker sig en resa en vinterdag under storm och dimma med dessa kursförändringar, så vädjar jag till herrarne, om man kan tro, att ångbåten skall kunna styra emellan pricarne med bibehållen fart. Den måste tydligen sakta farten. Men då är ock målet af en bestämd framkomsttid förfeladt, och härmed är denna väg dömd, när det är fråga om en säker post- och personförbindelse. Vidare har man att taga hänsyn till isförhållandena, hvilka lotsstyrelsen vitsordat vara sämre i sundet än i farvattnet nedanför.

Till de skäl, som redan blifvit anförda för valet af Trelleborg, skall jag be att få tillägga ännu ett. Det har blifvit sagdt af utskottet, att man i denna fråga egentligen icke borde fästa sig vid trafiken från vestra Sverige. Jernvägsstyrelsen har också uttalat en liknande åsigt, men i detta fall hyser jag en annan uppfattning. Om herrarne se efter på den karta, som blifvit utdelad från finansdepartementet, skola herrarne finna, att afståndet emellan Göteborg och Berlin är 50 kilometer kortare via Malmö—Trelleborg än via Helsingör—Gjedser. Om därför postbåtarnes turer blifva så ordnade — och det kan ske —, att passagerarne hinna fram till Malmö i tid att kunna taga det uppgående nattåget till Göteborg eller tvärtom, passagerare med det nedgående tåget från Göteborg kunna följa med postbåten, så kan jag icke se någon anledning, hvarför icke resande från Göteborg lika gerna skola taga vägen Malmö—Trelleborg som resa öfver Danmark.

Äfven med fara att ytterligare upptaga kammarens tid, ber jag att härefter få yttra mig något rörande förhållandena vid Sassnitz. Jag vill göra detta icke så mycket på grund af den förste talarens

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

*Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)*

anförande, ty han vidrörde helt lätt dessa förhållanden, utan därför att jag hört man och man emellan här i kammaren och äfven af personer, som stå mig nära och på hvilkas omdöme jag sätter högt värde, sägas, att det skulle vara konstateradt, att det vore alldeles omöjligt att välja Sassnitz, emedan hamnen och isförhållandena skulle vara så otillfredsställande. Härvid har man egentligen fäst sig vid ett anförande af en af Rügens störste egendomsegare i preussiska herrehuset och framhållit, att han naturligtvis skulle vara sakkunnig i frågan. De tidningar, som aftryckt hans yttrande, hafva emellertid icke sträckt sin samvetsgrannhet så långt, att de äfven återgifvit ett yttrande under samma debatt af en annan talare med stor auktoritet, hvori denne punkt för punkt vederlade furst Putbus' anförande. Denne var regeringens kommissarie Geheime-Oberbaurath Dresel, densamme som 1890 på sin regerings uppdrag besökte skånska hamnarna. Men äfven om man icke vill fästa afseende härvid, har man en fullständig utredning rörande förhållandena vid Sassnitz' hamn af den svenska kommission, som haft att derom göra undersökning, och hvilken bestått af en sjöman, en fartygsbyggare och en erfaren hamnbyggare. Desse undersökte hamnen mycket noga. De anlöpte den med ett fartyg af alldeles samma dimensioner som de föreslagna postbåtarna — blott omkring $\frac{1}{3}$ fot mindre djupgående. De angjorde hamnen under särdeles ogynnsamma förhållanden; det blåste nemligen stark nordostlig vind. Angörandet erbjöd dock inga svårigheter; lotsar och skeppare, som hördes, vitsordade detsamma. Hamnen hade invid vågbrytaren redan tillräckligt djup. Kommissionen undersökte inloppet på alla sidor, men funno ingenstädes grund. Hvad anginge isförhållandena, hade komiterade genomgått uppgifter för 9 år, samlade under officiel kontroll, och dessa uppgifter gäfvö vid handen, att äfven vid de mest ogynnsamma tillfällen hade hamnen kunnat angöras af hvilket ångfartyg som helst. Dessa meddelanden utvisa således, att hamnen redan i det skick, hvori den nu befinner sig, utan svårighet kan anlöpas af postbåtar. Vid Sassnitz finnes nemligen redan en hamn, egentligen afsedd för fiskarfartyg, på hvars förbättrande blifvit nedlagd en kostnad af 600,000 mark. Genom sitt naturliga läge är hamnen skyddad mot nordliga och vestliga vindar och genom en vågbrytare mot sydliga och ostliga. Den är endast öppen för sydvestliga vindar. För att fullständigt iordninggöra hamnen, har den preussiska landtdagen beviljat ett anslag af 1,015,000 mark, och af komiterades utlåtande ser man, huru detta anslag är afsedt att användas. Meningen är att uppmuddra hamnen fullständigt till 5 meters djup, så att postbåtar skola kunna intagas i hela hamnen, och vidare skall den nuvarande vågbrytaren förlängas och en ny anläggas af 310 meters längd. Komiterade förklara slutligen, att sedan dessa arbeten blifvit fullständigt utförda, hamnen kommer att vara *afgjordt god*. Såsom bevis för att drifisen icke är farlig, meddelas den upplysningen, att i närheten af den nya hamnen finnas två vanliga pålbryggor, som äro afsedda för export af krita från ett i närheten beläget kritbruk, den ena bryggan 120 meter och den andra 50 meter lång. Dessa bryggor hafva stått, den ena i 17 år och den andra i

8 år utan att någonsin hafva rönt någon betydligare skada af drifis. Detta torde väl visa, att isförhållandena icke äro ogynsamma.

Det är visserligen sant, att det för närvarande icke finnes någon förbindelse mellan hamnen och Crampas' jernvägsstation, men i den proposition, som blifvit framlagd för den preussiska landtdagen af ministern för allmänna arbeten, säges, att för åstadkommande af en sådan förbindelse skall af lånta medel användas en summa af 985,000 mark. Man har nu invändt, att det icke är sagdt att så kommer att ske, och att anslaget borde begärts redan nu. Men det är ju helt naturligt, att den preussiska regeringen vill vänta med sin begäran om detta anslag, till dess den får se, hvilket svar den svenska riksdagen lemnar på förevarande framställning. Vi kunna icke begära, att den preussiska regeringen skall göra allt i ordning, innan den fått någon visshet, att planen om förbindelse öfver Sassnitz accepteras af Sverige. Preussen har redan lagt ned öfver en million mark på att göra hamnen i ordning, och alla officiella meddelanden visa alldeles säkert, att ytterligare 985,000 mark ögonblickligen komma att beviljas, så fort vi fattat vårt beslut.

För åstadkommande af den bästa möjliga förbindelse mellan Rügen och fastlandet är ju synnerligen önskvärdt, att öfver sundet deremellan, Strelasundet, finnes en bro. En sådan finnes icke för närvarande, utan kommunikationen med fastlandet förmedlas genom en ångfärja. Så väl den förra året afgångne som äfven den nuvarande tyske arbetsministern hafva dock förklarat sig anse såsom "en själf-fallen sak", att denna färja skall utbytas emot en fast bro, så snart "Fernverkehr" å jernvägen Berlin—Sassnitz förekommer, d. v. s. så snart den nu ifrågasatta förbindelseleden blifvit en verklighet.

Man har påstått, att isförhållandena skulle vara dåliga uti Strelasundet. I det fallet kan jag nämna, att jag nyss erhållit ett telegram från det svenska sändebudet i Berlin, hvori denne rörande dessa isförhållanden meddelar, att trafiken med ångfärjan till följd af ishinder varit afbruten under senare år blott en dag 1887, ingen dag 1888, 1889 och 1890, 5 dagar 1891 i början af januari samt 1 dag, den 30 januari, 1892. Hvad angår 1891, ber jag kammaren erinra sig, att det året isförhållandena på tyska kusten voro sådana, att t. ex. Warnemündes hamn i januari månad var stängd af drifis under ej mindre än 12 dagar, och att under ytterligare 7 dagar, således inalles 19 dagar, hela routen Gjedser—Warnemünde var stängd.

Att icke heller ångfärjan eller rättare sagnaden af en bro lägger hinder för den genomgående godstrafiken, framgår af ett officiellt meddelande, som jag mottagit från den svenske konsuln i Stralsund. Enligt detta meddelande har det tyska jernbaneamtet förklarat, att svenska kreatur kunde befordras per jernväg från Sassnitz till Berlin utan omlastning.

Jag ber slutligen att få yttra mig något angående kreaturstrafiken. I likhet med utskottet anser jag, att vi böra göra allt möjligt för att vår kreatursexport, som ej längre kan ega rum på England, må kunna öfverflyttas till Tyskland, men deremot kan jag icke alls dela utskottets uppfattning, att frågan om denna export bör sam-

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygaförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

*Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)*

mankopplas med den förevarande frågan. Det kan icke vara lämpligt att sammanblanda godstrafiken med post- och personförbindelsen på sådant sätt, att de för post- och personförbindelsen afsända ångfartygen inrättas så, att de kunna tjena till befordran jemväl af gods och kreatur. En sådan förening kan visserligen, efter hvad de af statsutskottet meddelade upplysningar gifva vid handen, gå för sig i mindre skala, och i Trelleborg har man för planens genomförande förklarat sig beredd att anordna kreatursstallar. Men icke synes det vara någon lämplig utväg att försöka en sådan förening. För post-, person- och ilgodstrafiken fordras snabba och säkra förbindelser samt första klassens ångbåtar, bekvämt och snyggt inredda, eljest kan man icke påräkna någon turisttrafik. Deremot behöfva icke dessa vilkor uppfyllas för transport af kreatur och tyngre gods. Denna transport fordrar icke ångbåtar, som gå med 17 knops fart, och icke heller dagliga turer. Det kan väl tvärt om icke komma i fråga att dagligen öfversända kreatur, ty jag förmodar, att kreatursexporten varder ordnad så, att kreatursmarknader komma att hållas uti någon af södra Sveriges städer, samt kreaturen der uppköpas och afsändas en å två gånger i veckan. Att skicka ut kreatur i konsignation torde icke vara lämpligt. Vill man nödvändigt inrätta passagerarebåtar för kreaturstransport, kan det nog blifva bra för kreaturen, men jag tviflar på att det blifver lika bra för passagerarne.

Särskildt för en post- och persontrade Malmö—Warnemünde skulle en sådan anordning som den nu ifrågasatta vara alldeles desamma som att omintetgöra all persontrafik på denna trade. Detta med hänsyn till konkurrensen med Gjedser—Warnemünde-linien. Ångbåtarna till Gjedser och till Malmö måste naturligen komma att afgå ungefär samtidigt från Warnemünde. Om man nu tänker sig en vinterdag, då det blåser bra på sjön, och kommer i håg, att Gjedser-båtarna, som för närvarande äro temligen bra och säkerligen till följd af konkurrensen skulle blifva ännu finare, blifva verkliga första klassens båtar, blott hafva två timmars resa, under det att Malmöbåten vore inrättad för kreaturstransport och hade åtminstone 6 timmars resa, så vädjar jag till en hvar af herrarne, huru vida det icke är antagligt, att de flesta passagerarne skola välja Gjedservägen och icke Malmövägen.

Det bör således icke ordnas så, att post- och personförbindelsen samt kreaturstransporten ombesörjas i ett sammanhang, så att postbåtarna göras till kreatursbåtar, men dessa båda förbindelser torde emellertid kunna på lämpligt sätt ställas i samband med hvarandra.

Meningen är, som herrarne hafva sig bekant, att på linien hafva två postbåtar och en reservbåt. På sommaren skulle blott en båt behöfva vara i gång, ty tidtabellen har blifvit så beräknad, att båten skulle kunna gå fram och åter på dagen mellan Trelleborg och Sassnitz. Således skulle då den andra båten ligga i beredskap och reservbåten vara alldeles ledig. Jag har därför föreställt mig, att denna reservbåt skulle under hela sommaren kunna nyttjas för kreatursexport från Malmö till någon lämplig punkt på den tyska kusten, såsom Warnemünde eller Stettin. Det är visserligen längre sjöresa

till Stettin, men derifrån till Berlin är 100 kilometer kortare jernvägsresa. Om vintern skulle visserligen båda postbåtarna vara i gång, men äfven då skulle reservbåten kunna användas på någon närbelägen linie, såsom Malmö—Warnemünde, der den icke vore längre bort, än att den i händelse af behof kunde beordras till Trelleborg eller Sassnitz. Och vi böra härvid komma i håg, att kreatursexporten icke kräfver dagliga turer.

Hvad åter ilgodset beträffar, så har ju alltid varit meningen, att sådant, t. ex. lättare landtmannaprodukter, fisk och dylikt, skall kunna medföras på postbåtarna, och detta ända intill 50 tons. För dylika produkter är Berlin ju en mycket lämplig afsättningsort, och vidare bör man sommartiden kunna påräkna god afsättning deraf på Rügen med dess lifliga badorter och turiströrelse.

Den förste talaren slutade sitt yttrande med att Kongl. Maj:ts förslag icke för närvarande borde bifallas, ty frågan skulle kräfva bättre utredning, således detsamma, som reservanterna från Andra Kammaren anført. Jag vill då hänvisa kammarens ledamöter till statsutskottets betänkande, der en förteckning finnes på alla de yttranden i frågan, hvilka herr statsrådet och chefen för finansdepartementet haft att föredraga för Konungen. Denna förteckning börjar på tredje sidan och slutar på den sjette. Jag frågar, om icke äfven den allra största ifver att få vederbörande hörda bör vara tillfredsstäld med antalet af dessa yttranden. De olika lokala intressena hafva sannerligen här i rikaste mått haft tillfälle att göra sig gällande. Yttranden hafva till och med inkommit från personer och myndigheter, beträffande hvilka det torde kunna sättas i fråga, hvad de i sjelfva verket hafva med denna sak att göra. Så har till och med en finsk skeppareförening, otvifvelaktigt bestående af mycket framstående personer, men som denna fråga näppeligen torde vidkomma, deri afgifvit sitt utlåtande. Nog synes frågan, hvad post- och persontrafiken angår, vara tillräckligt utredd. Om frågans lösning nu skulle uppskjutas under ett år, hvad skulle väl vinnas dermed? Frågan om kreaturstransporten sammanhänger icke med frågan om post- och personförbindelsen och den förra frågan fordrar särskildt ett skyndsamt afgörande, på det att vi må kunna skaffa oss marknad i Tyskland. Vi måste skynda oss och genast vidtaga nödiga åtgärder, innan Danmark blir ensam herre på den tyska marknaden. Redan af detta skäl anser jag således uppskof vara olämpligt. Men jag har äfven en annan anledning, hvarför jag skulle beklaga en sådan utgång.

Den preussiska regeringen har visat det lifligaste intresse för denna angelägenhet och har, som jag förut framhållet, beviljat högst betydliga anslag för att sätta den ifrågavarande routen i gång. Jag hemställer då, om det vore fullt lämpligt, om det vore taktfullt handladt af svenska Riksdagen, att när denna regering redan gått så långt och står färdig att vidtaga ytterligare åtgärder, icke gifva något svar alls. Ett bestämdt ja eller ett bestämdt nej är vida att föredraga framför att ännu längre hålla frågan in suspensio. För min del är jag

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

*Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)*

beredd att svara ett bestämdt ja, och jag yrkar på denna grund, herr talman, bifall till utskottets hemställan.

Herr Almgren, Fredrik: Efter det långa och sakrika anfö-
rande, vi hafva hört från den siste ärade talaren, kan och bör jag
fatta mig kort. Jag vill därför endast yttra några ord med anled-
ning af uttalanden i de af utskottsledamöter från Andra Kammaren
afgifna reservationerna.

Hade denna fråga vid behandlingen inom och utom Riksdagen
fått gälla för hvad den är, d. v. s. en fråga om statsunderstöd till
förbättrande af post- och personförbindelsen emellan Stockholm och
kontinenten, så förmodar jag för min del i likhet med den föregå-
ende talaren, att Riksdagen icke skulle dragit i betänkande att bifalla
hvad Kongl. Maj:t i frågan föreslagit, om också med någon prutning
med afseende å det äskade anslaget till uppförande af nya banvakts-
stugor. Frågan är nemligen fullt utredd, och jag vågar påstå, att de
beräknade kostnaderna icke kunna synas för stora, när man betänker
hvad som skulle komma att vinnas genom de föreslagna anordnin-
garna. Ty derigenom skulle vinnas icke blott en förbättrad samfärd-
sel mellan Sverige och utlandet, utan äfven möjligheten att äntligen
ordna person- och postförbindelsen emellan Stockholm och södra Sverige
vintertiden på lämpligare sätt än hittills kunnat ske. Ett ordnande af
denna förbindelse kan nemligen svårligen ega rum, så länge vår sam-
färdsel med kontinenten går öfver Köpenhamn. Man bör härvid komma
ihåg, att vår jernvägslinie Stockholm—Malmö för närvarande gifver i
nettovinst 4 procent på byggnadskapitalet och att den direkta person-
trafiken mellan denna linies ändpunkter årligen inbringar ej mindre än
420,000 kronor. Man finner således, att det här är fråga om en jern-
vägslinie, för hvars vidare utveckling det är väl värdt att sörja.

Den föreliggande frågan har emellertid icke fått förblifva i det
enkla skick, i hvilket den bort pröfvas. Af rätt naturliga skäl har
tanken på det stora understöd för person- och postförbindelserna, hvil-
ket ifrågasatts, äfven framkallat tanken på understöd för godstrafiken,
särskildt vår kreatursexport. Härigenom hafva lokala intressen blifvit
väckta till lif och en rivalitet emellan de olika hamnstäderna upp-
kommit, hvartill visserligen icke någon anledning förefunnits, om det
här endast gällt post- och persontrafik. Ty hvad vinst kan väl en
hamnstad hafva deraf, att ett expresståg dagligen der aflemnar passa-
gerare, hvilka inom 15 minuter färdas vidare? Nästan ingen alls. Och
hvilken vinst kunna hamnstadens köpmän väl hafva af de ringa spe-
ditionsavgifter, de möjligen kunna upptaga för transporten af 50 tons
gods från tåget till postångaren eller tvärtom? Åtminstone icke någon
nämnevärld. Hvad som i sjelfva verket uppväckt alla dessa lokala in-
tressen, hvilka i denna fråga sökt göra sig gällande, har varit att man
trött, att godstrafiken skall taga samma väg som post- och person-
trafiken, att der postångbåtarna gå fram, der skola lastångarne följa
efter. Men detta är ett misstag. Postens vägar äro andra än godsets.
Posten söker den kortaste och snabbaste vägen, godset deremot den
billigaste. Postens vägar äro beroende af internationella aftal, vid hvil-

kas ingående ringa eller intet afseende fästes vid tarifförhållanden; godsets vägar bero ofta af aftalen om samtrafik, vid hvilka man ingalunda under alla förhållanden väljer de kortaste och genaste vägarne, såsom herrarne torde erinna sig från diskussionen i frågan om samtrafik emellan de svenska jernvägarne. Och der samtrafik ej eger rum, der äro godsets vägar i hög grad beroende af lokala nedsättningar i frakttaxan. Om de mecklenburgska jernvägarne i dag nedsatte sin frakttaxa för svenska kreatur med 25 procent, då torde man för vår kreatursexport på Berlin välja linien Malmö—Warnemünde, men om derpå de preussiska statsjernvägarne i morgon nedsatte sin taxa med 30 procent, då skulle nog kreatursexporten gå öfver Trelleborg—Sassnitz för att slutligen, om Danmark i öfvermorgon gjorde ännu betydligare nedsättningar, taga vägen öfver de danska öarna till Warnemünde.

Det enda rätta organisationssättet är således att skilja emellan post- och persontrafiken, å ena, samt godstrafiken, å andra sidan. Vill man lemna understöd åt godstrafiken, bör detta ske på annat sätt än genom att fastställa vissa godstrader, ty icke kan jag förstå att ett monopol åt vissa hamnstäders köpmannacorpser, hvilket man faktiskt gifver genom inrättande af sådana trader, kan vara det lämpligaste sättet att åstadkomma de minsta möjliga transportkostnaderna.

Då jag tillhört samma för den förevarande frågens utredande tillsatta komité som den siste ärade talaren, med hvilken jag inom komitén varit fullt ense rörande alla frågor, som der behandlats, och han utförligt redogjort för dessa frågor, behöfver jag ej vidare upptaga kammarens tid med något yttrande i denna sak, utan inskränker jag mig till att anhålla om bifall till herr Casparssons reservation.

Grefve Douglas: Jag ber att i korhet få yrka bifall till herr Tamms reservation. Det stora intresse, som denna fråga från första början tilldragit sig, ett intresse, som tyckes hafva växt, allt efter som afgörandets ögonblick nalkas, visar tydligen, att här är icke blott fråga om att befordra posten på det bästa och snabbaste sätt eller att anordna trafiken för en turistled, utan att allmänheten hoppas och väntar, att detta är första steget som skall leda derhän, att vi äfven i afseende å godstrafiken komma att mindre än hittills blifva beroende af danska mellanhänder. Då jag sistlidne höst hade äran åtfölja den deputation, som till regeringen framförde en anhållan, att frågan om lämpligaste utgångspunkten för vår godstrafik på norra Tyskland måtte tagas i öfvervägande i sammanhang med frågan om en postförbindelse på denna led, måste det för mig vara en stor tillfredsställelse att se, att den uppfattning, som var deputationens, eller att dessa tvenne frågor, ehuru icke direkt hörande tillsammans, dock borde samtidigt lösas, nu vunnit en så allmän tillslutning. För min del är jag fortfarande öfvertygad derom, att Ystads hamn skulle vara en lämplig utgångspunkt för en hela året om obehindrad postförbindelse öfver ön Rügen, och att vår godstrafik bör gå dels öfver Ystad, dels öfver Malmö—Warnemünde, beroende på den punkt, till hvilken godset eller kreaturen skola expedieras. Hvad åter vestkusttrafiken beträffar,

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

*Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)*

är det min öfvertygelse, att ingen magt i världen skall kunna afleda den från dess naturliga väg öfver Danmark. Frågan är dock af för stor vikt för att behandlas blott såsom en skånsk lokalfråga, och därför öfverlemnar jag sakens afgörande med fullt förtroende i regeringens hand, så att en ytterligare utredning af hit hörande förhållanden måtte ega rum. Jag tror, att frågan i dag skulle hafva varit sin lösning närmare, om den förliden höst till regeringen framförda anhållan hade blifvit mera uppmärksammas. Hvad som bör ske, bör dock ske snart, synnerligen hvad angår exporten af våra kreatur till norra Tyskland, och då ett bifall till herr Jonssons reservation endast skulle medföra frågans uppskjutande till nästa riksdag, får jag yrka bifall till herr Tamms reservation.

Herr Ekenman: I ett afseende är jag af lika mening med den siste ärade talaren, deruti nemligen, att hvad som skall ske bör ske snart. För min del anser jag dock, att man härvid måste gå till väga helt annorlunda än han förordade.

Denna fråga har länge varit på dagordningen, och meningen, att en *direkt* kommunikationsled till Tyskland borde åstadkommas, trodde jag vara temligen allmänt stadgad. Den talare, som först yttrade sig och inledde debatten, tycktes dock icke hafva vunnit full klarhet, huruvida saken var så nödvändig. Han ansåg uppenbarligen, att målet kunde i väsentlig mån vinnas genom att utveckla den trafik, som redan finnes och går öfver Danmark. Men deruti anser jag sjefva kärnpunkten af frågan ligga, att den, med undvikande af nämnda mellanhand, bör lösas i den riktning, som Kongl. Maj:t föreslagit. Må vara, att vi från dansk sida hafva att vänta oss allt möjligt tillmötesgående, då anordningar vidtagas för den ifrågasatta person- och postbefordringen; det är något, som jag ingalunda vill bestrida. Men det är alltid gifvet, att svårigheterna äro större vid anordnandet af trafiken mellan tvenne stater, då denna skall gå öfver en mellanliggande, än om förbindelsen sker direkt. Att, fria från detta beroende, få ordna våra förbindelser med det stora landet söderut, med hvilket vi hafva så många gemensamma intressen, det är hufvudpunkten, hvilket synes mig böra vara klart och tydligt.

I ett hänseende hafva likväl ofta olika meningar framställts, och det har varit angående sättet och orten för anknyttningen till Tyskland. För min del har jag, trots allt hvad som skrifvits och talats, och trots det sätt, hvarpå olika intressen härvid gjort sig gällande, funnit att, om man tager frågan i allmänhet och bortser från en hel del anmärkningar angående smådetaljer, det bör vara lätt att bilda sig en opinion om huru saken bäst kan ordnas. Först och främst bör man tänka på att det är en fråga, som skall afgöras mellan tvenne kontrahenter, Sverige och Tyskland, och att det är den större och mäktigare af dessa, som gör de största uppoffringarna; ehuru det större landet ingalunda ens har lika stort behof och intresse, att kommunikationen kommer till stånd som det mindre landet. Det är i sjelfva verket ingen jemförelse mellan de kostnader, som Tyskland ikläder sig och dem som fordras af Sverige för att vinna ifråga-

varande förbindelse. När så är förhållandet, torde man också böra erkänna det rigtiga och billiga i att den större och mäktigare staten bestämmer den punkt på sin kust, der anknytningen skall ske. Tyskland har i detta afseende uttalat sitt ord och fixerat punkten till Sassnitz, på Rügen. För min del finner jag redan denna omständighet för frågan afgörande, men härtill kommer, att de anmärkningar, som gjorts rörande jernvägsförbindelsen å Rügen och mot öfriga förhållanden, som betingas af anknytningen till Sassnitz, hafva på ett fullständigt och segerrikt sätt blifvit vederlagda. Lika klart har det bevisats, att den kortaste och snabbaste förbindelsen till Tyskland leder öfver Sassnitz. Det förslag, som å andra sidan gjorts, att man skulle understödja linien Malmö—Warnemünde, lider af det högst betänkliga felet, att det erbjuder en längre sjöväg, hvilket, såsom en talare nyss från denna plats framhöll, är något som måste undvikas.

Då det nemligen gäller att åstadkomma en ny och snabb person- och postbefordring, måste man se till, att, då sjöväg måste anlitas, den sjöväg, som är kortare och erbjuder minsta risken, får företräde.

När jag sedan öfvergår till svenska landet och ser efter, från hvilken punkt anknytningen skulle ske, har det intresse, som särskildt fäst sig vid Ystad såsom utgångspunkt, med skärpa framhållit de bristfälligheter, som skulle vidlåda Trelleborg såsom utgångspunkt och såsom hamnstad. Jag tror, att man kan se saken mycket annorlunda, om man tager hänsyn till frågan i dess hela vidd och utsträckning. Jemförelsen bör icke gälla Ystad och Trelleborg, utan Ystad och Malmö med Trelleborg såsom isfri uthamn. Då ställer sig saken på ett helt annat sätt; då finner man lätt, att utgångspunkten icke bör vara — jag ber om ursäkt för uttrycket — icke det i en afkrok liggande Ystad, utan ändpunkten för vårt stambanesystem, Malmö, som sedan lång tid tillbaka i hufvudsaklig mån uppsamlat den stora trafik, som leder öfver till kontinenten. Då nu förhållandet är sådant, att genom längre sjöväg, isförhållanden i sundet m. m. Malmö icke är lämplig utgångspunkt för ångbåtslinien, har man valt Trelleborg såsom uthamnen. Förslaget härom utgör ett supplement till frågan om Malmö, och dermed synes mig svaret gifvet på frågan: hvilketdera bör föredragas, Malmö med Trelleborg såsom uthamn eller Ystad? Jag är öfvertygad, att vid en blick på kartan hvar och en som är tveksam måste erkänna, att på detta sätt den kortaste och på alla sätt lämpligaste trafikleden för den föreslagna post- och personbefordringen kommer till stånd.

Herrar reservanter hafva delvis påyrkat ny utredning i frågan. Jag säger med den talare, som nyligen hade ordet, att utredningen är gjord. Den är för det ändamål som föreligger, post- och personbefordringen, så grundligt och sakrikt gjord, att dervidlag intet återstår att göra. Men vill man hafva något annat, än hvad Kongl. Maj:t föreslagit, då ställer sig saken annorlunda. Då man sålunda nu tagit sig före att vid frågan om post- och persontrafiken anknypa möjligheten af att på samma gång ävägbringa en kreatursexport, får jag säga, att enligt min åsigt låta dessa tvenne saker icke väl förena sig. Man må icke missförstå mig eller tro min uppfattning vara den, att

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

*Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)*

icke frågan om anordnandet af nämnda export är af utomordentligt stor vigt och betydelse, men jag tror, att denna fråga är af sådan art, att den lämpligast och bäst löses för sig. Dermed vill jag dock icke hafva sagdt, att icke den för post- och personbefordring afsedda trafikleden också i någon mindre mån kan tillgodose godstrafiken, ehuru icke i så stor utsträckning, att man kan tänka sig, att den hufvudsakligen eller väsentligen skall kunna befordra kreatursexporten. Den omständigheten, att de blifvande fartygen kunna och böra så inrättas, att åtminstone 50 tons gods på dem kunna forslas, har i alla fall en mycket stor betydelse, liksom att man på detta sätt skall på ett lätt och skyndsamt sätt till en förmånlig marknad kunna öfverföra åtskilliga af landbrukets biprodukter. Men att på en gång åstadkomma en lämplig post- och persontrafik och på samma gång få fartygen så inrättade, att de kunna betjena en kreatursexport i stor skala, tror jag vara ett problem, som svårigen kan lösas. Vill man saken såsom den föreligger, tror jag man bäst och säkrast vinner målet på det sätt, som Kongl. Maj:t föreslagit.

Vidare har af reservanternas yttrats, att tvifvelsmål yppat sig, huruvida statsutskottets förslag skulle vara i grundlagsenlig ordning tillkommet. Jag har tillåtit mig att biträda statsutskottets beslut och har den mening, att deri icke finnes något mot grundlagen stridande. Man kan visserligen tala om dess större eller mindre lämplighet, men jag bestrider på det bestämdaste, att något häri finnes, som mot grundlagen är stridande. Kongl. Maj:t har af Riksdagen begärt ett yttrande, huruvida statsmedel till visst uppgifvet belopp finge användas till den ifrågasatta routen. Förut var, såsom af betänkandet framgår, ett visst belopp af postmedlen, såsom förslagsanslag staldt till Kongl. Maj:ts disposition för att underlätta förbindelsen mellan Sverige och Tyskland. Ytterligare är nu af statsutskottet förslag afgifvet om anvisande af ett belopp, fixerad i anledning af hvad Kongl. Maj:t framhållit. Det är icke första gången, som proposition framstälts från Kongl. Maj:ts regering om yttrande rörande en eller annan sak, hvarefter svaret från Riksdagens sida afgifvits i en mera bestämd form än frågan, om jag så får säga, strängt taget betingat. Jag erinrar mig, att mer än en gång så skett, då förslag rörande förordningar förekommit och Riksdagens yttrande infordrats. Ofta har svaret blifvit, att Riksdagen *för sin del antager* den föreslagna förordningen. Här har Kongl. Maj:t också begärt Riksdagens yttrande, huruvida ett belopp må för visst ändamål anvisas, och statsutskottet har föreslagit en anvisning af beloppet. Jag kan icke finna annat, än att detta är ett svar i den mest kraftiga form, och jag vidhåller således min mening, att det förslag, som utskottet här formulerat, grundlagsenligt kan af Riksdagen bifallas. På samma gång får jag såsom min åsigt uttala, att om kammaren skulle finna mera acceptabelt hvad Kongl. Maj:t föreslagit, är skillnaden mellan hvad Kongl. Maj:t fordrar och hvad utskottet hemställt så ringa, att det icke kan falla mig in att för den skull eller således af mindre viktigt, af formelt skäl afhålla mig från att bidraga till hvad som bäst främjar lösningen af den stora och viktiga fråga, som här föreligger.

Herr statsrådet Groll: Efter den fullständiga utredning, som herr generalpostdirektören för kammaren framlagt, är det egentligen för mig svårt att göra något vidare inlägg i frågan, helst jag föreställer mig, att kammaren af hans anförande redan bör känna sig öfvertygad och bildad sig en åsigt i frågan. Det är egentligen för att uttala det varma intresse, regeringen hyser för denna fråga, som jag begärt att nu få yttra några ord.

Man kan säga, att samfärdsmedlen *inom* landet numera närma sig en sådan utveckling, att vi derigenom kunna anse det hufvudsakliga behofvet nära att fyllas, men deremot måste vi erkänna, att i afseende på trafiken med utlandet mycket ännu återstår att göra. Hitills har ju förhållandet varit det, att förbindelsen med kontinenten hufvudsakligen förmedlats öfver Danmark. Det är alldeles gifvet, att så länge förhållandet ställer sig så, är det icke vi, som kunna bestämma villkoren för denna samfärdsel, utan dessa blifva i väsentligaste mån sådana, som det transiterade landet finner lämpliga. Nu måste man visserligen erkänna, att under tidernas lopp från detta land visats allt möjligt tillmötesgående för att främja våra exportförhållanden och underlätta trafiken öfver Danmark, men uti den linie, som nu är föreslagen, ligger ett medel för Sverige att äfven kunna säga sitt ord, då det blir fråga om villkoren. Ty denna linies förnämsta betydelse är enligt min tanke den, att den blir en konkurrerande linie. Vi få tvenne utfartsvägar, som båda för att hålla sig uppe komma att täfla om den trafik, som här ifrån landet kan vara att påräkna. Det är detta, som enligt min tanke är det viktigaste i frågan, och att man från dansk sida redan insett detta, torde framgå deraf, att sedan denna fråga blifvit väckt, har Danmark redan beslutit att på lämpligare sätt ordna sin linie. Det är naturligt, att när något sådant, som här är i fråga, skall sättas i gång, kan man icke genast hoppas på att få det allra bästa. Säkert är att det tvingar sig så småningom fram till följd af konkurrensen mellan båda linierna. Då man nu vill göra sig reda för i hvad afseende och på hvilka områden denna konkurrens kommer att röra sig, så är det dels post- och persontrafiken och dels godstrafiken, som deraf röna inflytande. I först nämnda hänseende tror jag det vara tydligt genom den utredning, som här lemnats, att vägen öfver Sassnitz kan konkurrera med den öfver Danmark.

I afseende på godstrafiken åter gälla helt andra betingelser, och jag tror för min del, att man icke gerna bör ställa tillsammans post-, gods- och persontrafiken, ty deraf kommer alltid endera att lida, och då blir åter följden den, att denna linie icke kan konkurrera i alla afseenden med den linie, hvarmed den är afsedd att täfla. Jag tror därför, att man från början bör göra klar för sig skilnaden mellan betingelserna för de olika slagen af trafik. Men äfven om man det gör, så tror jag, att man med Kongl. Maj:ts förslag, åtminstone under den närmaste framtiden, skall kunna tillgodose äfven godstrafiken; ty såsom här redan blifvit framhållet, är det afsedt att 3 båtar skulle ombesörja den direkta trafiken på kontinenten, och af dessa kan man mycket väl påräkna en nemligen reservbåten för godstrafik. Jag har

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

*Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)*

tänkt mig, att denna båt skulle kunna byggas med särskild hänsyn till hvad den egentligen borde vara afsedd för, nemligen kreaturs-transport och transport af större gods. Den skulle då mycket väl kunna sättas in på linien Malmö—Warnemünde, hvilken linie förefaller mig för kreaturtransport lämpligast, då man derigenom finge en genväg både åt vester och öster. Denna båt borde byggas hufvudsakligen med sådant syfte, men ändock så, att den i händelse af förfall för Sassnitz—Trelleborgsbåten kunde på den linien insättas. Sådant förfall läser väl icke kunna förekomma många gånger om året, och åtminstone bör det icke kunna inträffa så ofta, att leden såsom person-och postled därför behöfver misskrediteras. Det är vidare gifvet, att denna båt måste byggas så, att den kan uppnå den hastighet, som för post- och persontrafiken är nödvändig, och det är därför möjligt, att den blir något dyrare, än om den byggdes uteslutande för kreaturstransport. Men i alla fall tror jag, att om man ordnade på detta sätt, man skulle kunna påräkna så pass stor inkomst af denna reservbåt, att det mycket väl skulle kunna gå för sig att med den tilltänkta subventionen uppehålla äfven den leden. Denna led behöfver, efter min tanke, ännu så länge icke ordnas för daglig trafik. Det är möjligt att förhållandet kan blifva annorlunda i en framtid, men man får väl då taga i öfvervägande, hvad som i sådan händelse kan vara att göra. För närvarande torde man knappt behöfva mer än tre turer i veckan.

Jag kan icke finna annat, än att man genom Kongl. Maj:ts förslag kan tillgodose alla de önskningsmål, som här i kammaren och i reservationerna blifvit framställda, och jag kan således för min del icke se, att man för närvarande behöfver någon vidare utredning. Det kan ju råda olika meningar om på hvilken "trade" reservbåten bör användas, men jag föreställer mig, att frågan derom bör kunna anförtros åt Kongl. Maj:ts afgörande.

Med hvad jag nu sagt hoppas jag hafva bemött hvad den förste ärade talaren yttrade om den ringa nyttan af ifrågasatta förbindelsen. Den hufvudsakligaste nyttan ligger enligt min tanke deri, att det blir en konkurrenslinie, och äfven om denna linie i öfrigt icke skulle gifva så synnerligt stor inkomst, skulle vi blott af den omständigheten, att vi hade denna konkurrenslinie, kunna tillvinna oss fördelar å den danska leden, vida öfvervägande statens utgifter för den nya förbindelsen.

Det har anmärkts, att Tyskland ännu icke ordnat och inrättat sig för mottagande af vår trafik. Säkert är emellertid, att om propositionen nu afslås, kan det dröja länge, innan saken blir ordnad. Jag tror, att det är nödvändigt att från Sverige hafva bestämdt beslut i frågan, på det att man skall få Tyskland att så snart som möjligt ordna trafikförhållandena der på fullt tillfredsställande sätt. För min del tror jag alltså någon vidare utredning icke behöflig, utan att de önskade ändamålen vinnas, ifall en sådan subventionerad linie kommer till stånd, som nu antydts.

Herr talmannen, som öfvertagit ledningen af kammarens förhandlingar, tillkännagaf, att anslag utfärdats till sammanträdets fortsättande kl. 7 e. m.

Herr Fränckel: Då jag deltagit i ärendets behandling inom statsutskottet, skall jag bedja att få yttra några ord i frågan.

Det synes mig att denna fråga antagit alldeles för stora dimensioner. Om man ser huru saken nu är ordnad, så har redan från den 1 juni 1885 posten befördrats från Stockholm med kurirtåg hvarje afton med ankomst till Malmö påföljande morgon klockan $\frac{1}{2}$ 8. Från Malmö har den sedan fortsatt till Stralsund med en långsam, dålig ångbåt. Då denna anordning, som nu varit i gång på 7:de året, vidtog, ansågs den vara af så stor vikt, att Kongl. Maj:t utan Riksdagens vidare hörande dels träffade aftal om postbåten, dels lät anordna kurirtågen och dels för dessa kurirtåg anskaffa ny materiel, uppgående till ett värde af mellan sex och sju hundra tusen kronor, allt därför att man ansåg sig icke kunna undvara en trafikled, hvarigenom man skulle komma i direkt beröring med Tysklands centrum, "Berlin". Det torde för herrarne vara bekant, hvilken vigtig betydelse Berlin har såsom postcentrum i Europa, samt huru man i Tyskland icke fäst sig vid några uppoffringar eller ansträngningar för att ställa alla snabbgående tåg så mycket som möjligt i kommunikation med Berlin.

Vill jag vidare se efter, huru våra egna jernvägar ordnat för en snabb postbefordran, behöfver man gå tillbaka ända till den tid, då man öppnade jernvägen mellan Stockholm och Göteborg. Då ansåg man, att godstrafiken var hufvudsaken, och att man ingalunda för postens skull behöfde öka hastigheten. Huru har icke detta förändrats? En snabb postbefordran har visat sig vara af sådan vikt för affärlifvet, att påtryckningarna blifvit allt större och större. Ja, det har gått så långt, att till och med norrländerne anse sig numera kunna fordra nattåg uppe i Norrland, och jag vill se, huru länge Riksdagen kan stå emot så beskaffade önsknningar.

Man har dessutom att taga hänsyn till att, sedan postleden Stockholm—Malmö kom till stånd, statsjernvägarne hafva fått en konkurrent i vestkustbanan, och att deraf följer, att om statens jernvägar icke vilja låta öfverflygla sig, måste de vidtaga mått och steg för att bibehålla den trafik, som de ega. Jag ber att i detta fall få påvisa, att då egaren af statsbanorna och postverket är densamme eller "staten", staten har en viss skyldighet emot allmänheten att icke för mycket draga vaxel på de besparingar postverket skulle skaffa landet. Postverket har faktiskt genom sitt postmonopol åtagit sig att på hastigaste och bästa sätt befördra posten. Jag tror, att de besparingar, som postverket anses böra göra, är det sista, som borde tagas i betraktande, om det gäller att åstadkomma en snabb befordran mellan Sverige och kontinenten.

Här har dessutom med denna fråga hopblandats, huru godstrafik skulle kunna åstadkommas på denna linie. Jag ber då att i herrarnes minne få återföra, att en kommunikationsled har att befördra 3 olika

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)

slags trafik, dels trafiken af det stora godset, dels den persontrafik, der man vill åka billigt, och för hvilken tiden spelar mindre rol, dels slutligen den persontrafik, der man oberoende af priset vill åka fort, och till denna senare hör posten. Denna "expresstrafik" kan naturligtvis icke fördelaktigt sammanblandas med den stora godstrafiken, och om det också lyckas på sina ställen att med denna expresstrafik förbinda tillfällig godstrafik, måste denna senare vara underordnad expresstrafiken, hvilken i alla händelser bör gå först. Expresstrafiken har äfven en annan fordran, utom hastigheten, och det är, att man kan vara säker på att komma fram på bestämd tid. Deraf följer att, då sjötrafik ingår i trafikleden, måste den sjöväg väljas, som är den kortaste möjliga, d. v. s. man måste gå öfver på det smalaste stället. En talare prisade för några år sedan vår belägenhet, då det gälde expresstrafiken, och sade, att vår Herre har icke för ro skull stuckit ut spetsarne i hafvet, för att icke menniskorna skola begagna sig af dem. Med detta vill jag hafva sagdt, att öfvergången mellan Sverige och kontinenten måste sökas på den sydligaste punkten i Sverige och den nordligaste punkten i Tyskland. Hvad utgångspunkten på svenska sidan beträffar, har Trelleborg ovilkorligen företrädet. Hvad utgångspunkten deremot på tyska sidan vidkommer, så frågas: kan det vara meningen, att den person- och posttrafik, som med kurirtåget anländer till Malmö klockan $\frac{1}{2}$ 8 på morgonen, skall sättas ombord på den långsamma ångbåten i Malmö för att med en sjöresa af 7 à 8 timmar afgå till Stralsund; kan detta vara meningen, säger jag, då tyskarne byggt så långt ut i hafvet som till Sassnitz? Erkänner man behofvet af direkta kommunikationer med kontinenten, då måste man också med sjuårig erfarenhet af våra kurirtåg erkänna, att sedan Tyskland byggt så långt ut som till Sassnitz, måste trafiken gå öfver sydligaste punkten i Sverige och nordligaste punkten i Tyskland, d. v. s. från *Trelleborg till Sassnitz*.

Här har yttrats, att Sassnitz icke skulle vara lämpligt, därför att det ännu saknade fast kommunikation med det öfriga Tyskland genom att det ännu icke finnes någon bro mellan Altefähr och Stralsund. Jag är öfvertygad, att kammaren i det fallet icke behöfver hysa något tvifvel. Med den stora utveckling, som det preussiska jernvägsnätet erhållit på så många andra ställen, och med den blick, som tyska staten visat sig ega för jernvägstrafikens kraf, tror jag icke, att vi behöfva bekymra oss mycket i det fallet utan i stället tänka på hvad vi sjelfva böra göra för att underlätta denna kommunikationsled.

Är jag på det klara dermed, att Trelleborg är platsen, hvarifrån båten bör utgå — och att så är fallet har herr generalpostdirektören nyss visat — skall jag nu tillse, hvilka anordningar Kongl. Maj:t föreslagit dels för trafikens befordran från Trelleborg, dels för dit ledande jernvägars försättande i trafikabelt skick.

Beträffande sjövägen är det nödvändigt att innan man fattar beslut göra klart för sig, hvilka kostnader man utsätter sig för. Derom är fullständig utredning lemnad, ty Kongl. Maj:ts förslag visar, att genom användande af redan befintliga postmedel till belopp af 67,000

kr. skulle ett ytterligare anslag af 91,500 kronor vara tillräckligt för den ifrågasatta subventionen, för så vidt Tyskland beviljade samma summa. Derigenom har man klart för sig, hvilka kostnaderna kunna blifva, och jag hemställer till Eder, mine herrar, om dessa kostnader äro på något sätt afskräckande, när man betänker huru vigtig en snabb postkommunikation med kontinenten måste vara, en kommunikation der öfverfarten icke tager mer än 3½ timmar. Det synes mig således riktigt, då statsutskottets majoritet försökt till svar på Kongl. Maj:ts framställning i 1:a punkten påvisa ett ytterligare behof af postmedlen af 91,500 kr. årligen. Dermed skulle den nödvändiga subventionen vara stäld till Kongl. Maj:ts disposition.

Sedan kommer den andra frågan, huru aftalet med Trelleborgsjernvägen bör göras. I detta fall föreligger från Kongl. Maj:t ett aftal, som visar, att om Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolag finge ett lån af 650,000 kronor, skulle det sätta jernvägen i det skick, att statens snälltåg kunde passera. Dermed vore visserligen saken vunnen, men utskottets majoritet gör en antydning derom, att då det gäller en så vigtig "trade", det vore bäst, om staten kunde efter kontraktstidens slut inlösa banan på sådana villkor, som staten förbehållit sig vid alla andra banor, som fått understöd. Detta är den enda förändring, som utskottet gjort i afseende på jernvägen, och jag kan icke annat än finna, att försigtigheten bjuder att vidtaga den. Sedan dessa klokhetsmått blifvit vidtagna, kan jag icke se annat, än att det är mycket bättre för dem som motsätta sig dess antagande, att de öppet förklara, det man *icke* vill saken, hellre än att skylla på bristande utredning, ty denna fråga föreligger nu faktiskt så utredd, att efter mitt förmenande någon vidare utredning icke kan åstadkommas.

Då jag för min del anser, att frågans stora betydelse redan genom en sjuårig erfarenhet blifvit erkänd, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till statsutskottets förslag, naturligtvis alltid beredd att, i fall majoriteten i kammaren hellre önskar antaga herr Casparssons modifierade förslag, för frågans framgång omfatta detta senare.

Herr vice talmannen: Efter de många uttalanden, som i denna fråga blifvit gjorda, torde en hvar i kammaren hafva sin mening fullt klar, huru han kommer att rösta.

Jag har därför icke begärt ordet för att ingå i pröfning af frågan, men då flere talare uttalat, att de skulle rösta vare sig för utskottets förslag eller bifall till herr Casparssons förslag, hvilket af dessa hade bästa utsigten att befrämja frågans lösning, har jag ansett mig böra hemställa om bifall till herr Casparssons yrkande. Skilnaden mellan utskottets och herr Casparssons förslag ligger egentligen endast deri, att utskottet tillagt en hemställan om att ett visst belopp, förslagsvis högst, måtte af postmedlen årligen utgå, för att jemte förut för ändamålet tillgängliga medel användas för ändamålet. Kammarens ledamöter behagade finna, att gent emot befogenheten af ett sådant förslag, en reservation afgifvits af flera ledamöter af Andra Kammararen. Jag tror för min del, att utskottet haft formel rätt att föreslå hvad utskottet föreslagit, men då det finnes olika meningar i det af-

Om åtgärder för uppehållande af regulier ångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.
(Forts.)

*Om åtgärder
för uppe-
hållande af
regulier ång-
fartygsför-
bindelse mel-
lan Trelleborg
och Sassnitz.
(Forts.)*

seendet, synes det mig vara bättre att taga ett förslag, som utan att föranleda tvist innehåller rent svar på Kongl. Maj:ts framställning, äfven om man derigenom skulle förlora möjligheten att genom en gemensam votering vinna anslaget. Jag föreställer mig dessutom, att hvad man vill vinna genom en gemensam votering måhända icke kan vinnas till följd af den uppfattning om förslagets grundlagsenlighet, som uttalats af omnämnda reservanter från Andra Kammaren. Huru dermed än må förhålla sig, synes mig alla skäl tala för bifall till hvad herr Casparsson föreslagit. Skulle frågan derigenom komma att falla, så faller den säkerligen framåt, och vid sådant förhållande är det bättre att den uppskjutes till nästa år, än att den nu föranleder tvist om en gemensam votering skall ega rum eller ej. Derför hemställer jag om bifall till det af herr Casparsson afgifna yrkandet.

Herr von Krusenstjerna: Då trenne förslag till beslut blifvit här framställda, och det torde vara af vigt för sakens utgång, att röstsplittring undvikas, och då formella betänkligheter uttalats mot det ena af dessa förslag, tillåter jag mig att, med frånträdande af mitt förra yrkande, yrka bifall till herr Casparssons förslag.

Herr Boström, Filip: Med anledning af den siste talarens yrkande, och då jag tror kammaren vara mera benägen för att bifalla herr Casparssons reservation, tillåter jag mig yrka bifall till densamma, med frånträdande af det yrkande, jag tillät mig afgifva vid debattens början.

Herr Ekenman: Jag ber äfven för min del — på det icke kammaren må splittra sig omkring flera yrkanden, och då mitt förut afgifna yrkande ligger så nära till hvad af herr vice talmannen och herr Casparsson blifvit framställt — att få förena mig i den framställning, som från den sidan blifvit gjord.

Herr Fränckel: Jag skall bedja att få förena mig om herr Casparssons formulering.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i afseende på nu föredragna moment yrkats: 1:o) af herr Casparsson, att Riksdagen, med afslag å herrar Nilsons och Diedens motioner, må — under godkännande af det i statsrådsprotokollet öfver finansärenden för den 10 mars 1892 omförmälda förslag om uppehållande genom enskildt bolags försorg af regulier ångfartygsförbindelse hela året om mellan Trelleborg och Sassnitz — medgifva Kongl. Maj:t att af postmedlen årligen bestrida hälften af det belopp, som må erfordras till subvention åt bolaget, under förutsättning att den andra hälften anvisas från tysk sida; och 2:o) af herr Tamm, att Kongl. Maj:ts ifrågavarande förslag icke måtte för närvarande bifallas.

Härefter gjordes propositioner, först på bifall till utskottets hemställan, vidare på godkännande af herr Casparssons förslag och seder-

mera på bifall till herr Tamms yrkande; hvarefter propositionen på godkännande af herr Casparssons förslag upprepades och förklarades vara med öfvervägande ja besvarad.

Mom. b).

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. c).

Herr Boström, Filip: Med anledning af kammarens beslut beträffande momentet a), tillåter jag mig yrka, att i första delen af momentet c) må göras den ändringen, att orden "vid bifall till hvad utskottet under mom. a) föreslagit" utbyttas mot orden: "vid bifall till hvad kammaren under mom. a) beslutit."

Det var af förbiseende som ett sådant yrkande icke gjordes vid momentet b) men då något sådant icke nu låter sig göra, tillåter jag mig göra detta yrkande vid det nu föredragna momentet c).

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att beträffande föreliggande moment endast blifvit yrkadt, af herr *Boström, Filip*, att utskottets hemställan skulle bifallas med den ändring, att orden "vid bifall till hvad utskottet under mom. a) föreslagit" utbyttas mot orden: "vid bifall till hvad kammaren i afseende på mom. a) beslutit."

Sedermere gjordes propositioner, först på bifall till utskottets hemställan i oförändradt skick och vidare på godkännande af nyssnämnda yrkande; och förklarades den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets den 11 och 12 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 74, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående beredande af ålderdomsunderstöd åt lärare och lärarinnor vid småskolor och mindre folkskolor äfvensom icke ordinarie lärare och lärarinnor vid folkskolor; biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Vid förnyad föredragning af bevillningsutskottets den 14 och 16 i denna månad bordlagda betänkande n:o 14, i anledning af väckt motion om tillägg till kongl. kungörelsen den 26 aug. 1873 angående kurhusafgiftens upphörande och införande af en allmän sjukvårdsafgift, biföll kammaren hvad utskottet i detta betänkande hemställt.

*Lån till
Malmö—
Trelleborgs
jernvägsaktie-
bolag.*

*Ifrågasatt
införande af
en frilagers-
institution
m. m.*

Föredrogs å nyo bevillningsutskottets den 15 och 16 innevarande månad bordlagda betänkande n:o 15, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om dels framläggande för Riksdagen af förslag i fråga om en frilagersinstitution och dels föranstaltande af utredning beträffande frågan om inrättande af en svensk frihamn i Öresund.

Herr Lithander: Då denna fråga under de sista åren tvenne gånger varit underställd Riksdagens pröfning och efter en temligen utförlig debatt båda gångerna af Riksdagens afslagits, kan det naturligtvis icke gerna vara några synnerligen viktiga upplysningar att lemna i frågan vidare än som redan skett. Då jag emellertid hör till dem, som i utskottet reserverat mig mot det slut, hvartill utskottet kommit, skall jag anhålla att få yttra några ord.

Gälde det nu rätt och slätt att inrätta en frihamn, skulle ett dylikt förslag otvifvelaktigt vara förtjent af Riksdagens uppmärksamhet och närmare pröfning, ty en frihamn på en af Sveriges viktigaste och förnämsta skeppningsorter skulle måhända vara till gagn för skeppsfarten. Jag tänker mig nemligen, att exempelvis i Göteborg med det stora hamnutrymme, som der finnes, en frihamn lämpligen skulle kunna inrättas och på grund af sitt fördelaktiga läge blifva till stort gagn för sjöfarten på utrikes orter. Då det deremot gäller ett ensidigt införande af frilager, måste jag mot saken framställa mina betänkligheter. Vi hafva redan i Sverige inrättningar, som medföra de flesta af de förmåner, man väntar sig af ett frilager, men sakna de fel, man kan tillvita ett sådant; jag syftar på rätten att lägga varor på nederlag och transitupplag. Denna rätt tillkommer hvilka importörer som helst i rikets stapelstäder. Godset kan på nederlaget få qvarligga fem år och mot synnerligen billig afgift. Detta är icke förenadt med några svårigheter, alldenstund så väl tullverkets som importörens egna lokaler dertill få begagnas, blott de äro så beskaffade, att varorna ligga i fullkomlig säkerhet. Under tiden kan varuegaren se om sitt gods och reexportera det eller försälja och uttaga det i hela kolly. Han tillåtes deremot icke att öppna och röra sitt gods på det sätt, att det fördelas i mindre partier och sålunda utföres från nederlaget, hvilket frilagersinrättningen skulle medföra. Afgiften är så ofantligt billig, att hvilken som vill begagna sig af denna nederlagsrätt kan utan synnerlig uppoffring göra det. Transitupplaget har ett annat ändamål, det är nemligen afsedt för sådant gods, som är bestämdt att skickas ut å nyo till andra orter. Inrättandet af ett frilager har man motiverat med att ställa i utsigt möjligheten att till våra grannländer försälja importerade varor. Hvarken de skäl motionären till försvar för denna åsigt anfört, ej heller den erfarenhet jag från min egen tid som köpman kan åberopa har i ringaste mån öfvertygat mig om, att dylik anledning finnes att införa frilager. För min del tror jag nemligen icke, att handel från Sverige till Danmark eller Norge med importerade kolonial- eller manufakturvaror skulle låta sig göra mera framdeles än nu därför, att vi finge frilagersinrättning hos oss. Till

Finland kunde ju sådan försäljning möjligen komma att ega rum i någon obetydlig skala. — Det vore allt.

Jag vill mot namnet, "allmänt frilager", anmärka, att "allmänt" kan det aldrig blifva. Det måste blifva inskränkt till 1 å 2 kanske 3 eller 4 platser i landet, och på hvarje plats är det blott ett ringa fåtal, som kan begagna sig deraf. Dertill fordras att de skola hafva egna byggnader och måst underkasta sig de kostnader, som kontrollen öfver dessa medför, men sedan få de ock göra med sitt gods huru de behaga. För den som är något förtrogen med hur det förhåller sig vid importen af varor, är det lätt att finna, att det för vissa affärsbrancher skulle vara en ganska stor fördel, som bereddes köpmän inom desamma framför alla andra, liksom att det ligger en orättvisa uti, att en sådan inrättning endast skulle kunna komma till stånd i två eller tre städer, medan landets öfriga stapelstäder helt visst icke skulle få någon nytta deraf. Dermed kan man ock förklara, att intet intresse försports i detta hänseende från våra öfriga sjöstäder — det är endast två som gjort någon framställning i ämnet —; och i händelse intresset vore allmänt skulle nog dessa städer hafva gjort sig påmint för att bringa framgång åt denna fråga.

Jag skall be att få erinra om skillnaden mellan sättet att förtulla varor från frilager och från allmänt packhus. På frilagret kan man frigöra varan från allt omslag och allt som tynger på densamma, men i allmänt packhus måste varan förtullas utan afräkning af emballage. Det inkommer t. ex. ett stycke klädningstyg, omviradt med dubbelt papper och med en bräda inuti. På frilagret tager man bort detta och får då en lägre vigt att betala tull för; i packhuset måste man betala tull för bruttovigten. Man kan också på frilagret med mycket större lätthet vidtaga andra åtgärder, som medföra stor reduktion af tullbeloppet och en annan beräkning af tullen. Vid förtullning af en sådan artikel som t. ex. paraplyer kan man taga bort tyget från ställningen och förtulla hvarje del särskildt, tyget för sig, ställningen för sig och käppen för sig. Genom sådana åtgärder kan man i många fall reducera tullen till $\frac{2}{3}$ af hvad man enligt gällande tulltaxa skulle erlägga.

I afseende å sprithandeln skulle det bereda stora fördelar för dem, som hafva betydande affärer och sådana ressurser, att de medgifva uppbyggande af lokaler, som kunna godkännas för inrättande af ett frilager. Der kunde de företaga sig hvilka beredningar och blandningar som helst, sköta sitt gods huru de behaga och det kan lätt hända, att det blefve svårt att utöfva nödig kontroll öfver en sådan handelsverksamhet.

Jag roade mig för några år sedan, då frågan förelåg i Riksdagen, att göra några provvägningar på sådana artiklar, som tillhörde de varubrancher, hvilka verkligen skulle hafva tillskyndats fördelar genom inrättande af ett frilager; jag vill icke säga, att fördelarne skulle vara så synnerligen stora för varor i allmänhet, men just dessa brancher, kortvaru- och manufakturhandeln, hafva rätt mycket att förtjena derpå. Här äro 10 olika varuslag på hvilka jag anställt provvägningar. På det första, silkesvantar, befans att varuegaren genom förtullning å

*Ifrågasatt
införande af
en frilagers-
institution
m. m.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
införande af
en frilagers-
institution
m. m.
(Forts.)*

frilager skulle tillskyndas en fördel af $24\frac{3}{4}$ procent; på vantar, andra slag skulle förtjensten blifva ännu större, der väger taran $52\frac{1}{3}$ procent af den totala vigten; på hornknappar utgör tarans vikt $43\frac{2}{3}$ procent, på tygknappar 38 procent, på trimming $36\frac{2}{3}$ procent, på kappornaments $38\frac{1}{2}$ procent, på portmonnäer 14 procent, på broscher (bijouteri) $36\frac{1}{3}$ procent, på merinos $6\frac{4}{10}$ procent och på Italien-cloth $16\frac{1}{10}$ procent. Man kan lätt tänka sig, att det ligger en ofantlig orättvisa uti att en del köpmän på den plats der frilagret vore inrättadt skulle komma i åtnjutande af så stora fördelar framför de andra, liksom det otvifvelaktigt innebär en förlust för statsverket att, då tulltaxan bestämmes, att emballaget icke får afräknas, i detta fall dock så blir händelsen och varuemottagaren kommer att betala mycket lägre tull, än han eljest finge göra. Jag tror icke, att man kan precis jemföra oss med Danmark i detta hänseende. Man bör ihågkomma, att i Danmark finnes något annat, som utjemnar dessa orättvisor, nemligen det s. k. kreditupplaget, hvaraf hvarje importör kan begagna sig; men detta är en anordning för hvilken man bör varna, ty det är snart sagt omöjligt att kontrollera ett kreditupplag, då varan oförtullad lemnas till köpmannen hemma i hans egen lokal utan någon tillsyn af tullverket, utan blott med skyldighet för honom att efter vissa månader uppgifva sin behållning och för det försålda erlägga tull.

De skäl som i reservationen anförts torde för öfrigt vara alldeles till fyllest, och jag är öfvertygad, att de af kammarens ledamöter, som tagit närmare kännedom om dem, skola i likhet med mig inse obehöfligheten af att införa frilager. Jag ber, herr talman, att få yrka afslag på utskottets förslag.

Herr Almgren, Oscar: Jag anser denna fråga alltför vigtig för att nu låta det stanna utan något yrkande om bifall till bevillningsutskottets förslag. Under närvarande förhållanden, då en stor del af våra exportartiklar hotas med att utestängas från deras hittills varande afsättningsorter, tror jag det ligger vikt uppå att se sig om efter medel, hvarigenom man medan det ännu är tid kan söka frambringa andra artiklar, som i sinom tid kunna fylla de luckor, som uppstå i vår export. Ett sådant medel är enligt min åsigt frilagersinstitutionen; derigenom skulle man kunna vinna, att för artiklar som till sin fullständiga fabrikation fordra tillskott af tullpliktig råvara, inom landet åstadkommes en tillverkning, som i stor skala lämpade sig för export. Bevillningsutskottet antyder exempelvis våra bär, våra frukter, som genom behandling med socker skulle kunna förvandlas till sylter, bärviner, etc. Jag skulle kunna tillägga flera exempel, bland annat vår fiskerinäringens produkter, hvilka genom behandling med kryddor, oljor och andra tullpliktiga råvaror kunde mer än som sker förvandlas till konserver, lämpliga för export. Jag tror således icke, att man, såsom reservanterna gjort, bör rycka på axlarna åt exemplet om våra bärsorters förvandlande till exportartiklar. Jag ber att få påminna om förhållandena för 30 år sedan i fråga om exporten af smör och papper. Hvem kunde då ana, att dessa artiklar skulle komma att

spela en så stor och viktig roll i våra exportförhållanden? På samma sätt kan det komma att gå med våra bärsorter och fiskeriprodukter.

Reservanterna inom bevillningsutskottet fästa företrädesvis vikt vid ett skäl, som de anse praktiskt och som borde föranleda afslag på framställningen om inrättande af en sådan institution som den ifrågasatta, det skälet nemligen, att på ett frilager skulle importören genom att utbyta ett tyngre emballage mot ett lättare kunna göra sig en vinst på statskassans bekostnad. Hvad denna emballagefråga beträffar, tror jag, att den genom det senaste beslutet i afseende å den nya tulltaxan kommit i ett helt annat skede än förr. Enligt min tanke kommer det helt säkert att visa sig, att våra importörer blifva tvungna att tillämpa, hvad man i Tyskland och Schweiz kallar den "ryska förpackningen". Den kallas så, därför att den är särskildt lämpad för importen till Ryssland, der tullarne äro så enormt höga och der man liksom här tillämpar bruttoförtullningen. Denna s. k. ryska förpackning tillgår på det sätt, att man t. ex. i fråga om sidenvaror invecklar stycket i det tunnaste och segaste papper man kan finna, men bredvid i samma låda lägger man det tjockare glacé-papper, som är afsedt för detaljförsäljningen. Sidenet kommer således att förtullas netto för sig och papperet för sig efter den tull, som är hvardera åsatt. På samma sätt med halsdukar. Man lägger halsdukarne i stora enkla kartonger och bredvid i samma låda lägger man kartonger, afsedda för helt eller halft dussin och hvilka då komma att förtullas såsom papparbeten. Likaså med handskar och en del andra artiklar. Jag tror således icke, att denna fråga om förtullningen å emballaget spelar den roll reservanterna sökt framhålla.

Reservanterna hafva vidare sagt, att frilager hos oss skulle företrädesvis kunna komma att tjena den stora manufakturhandeln, men att detta vore utan nytta, utan betydelse. Jag frågar, om det kan vara utan betydelse, att hela den stora manufakturhandeln inom vårt land så småningom öfvergår från våra egna köpmän till våra konkurrenter i Danmark och Hamburg. Tack vare frilager i Köpenhamn och Hamburg vinna nemligen köpmännen der allt mera terräng inom vårt land. Hela södra Sverige är i det närmaste eröfradt och en gros-husen i manufaktur drifvas allt längre mot norr. Detta förhållande kommer enligt min mening att ytterligare utveckla sig, så vida icke staten tillåter de svenska köpmännen att i denna kamp begagna sig af ett tidsenligt vapen, och detta vapen är just frilagersinstitutionen. Våra konkurrenter hafva redan länge begagnat det, och det kunde vara på tiden att också vi finge använda detsamma.

Man har sagt, att det icke skulle komma i fråga någon export af importerade varor till våra grannländer Norge och Finland. Jag är af en annan mening och jag stöder mig dervid på egen erfarenhet. Tack vare de låga tullar, som en lång följd af år varit på sidenvaror, har det varit mig möjligt att till Norge och Finland försälja sådana varor, för hvilka köparne då betalat så väl den svenska tullen som tullen vid framkomsten. Nu är detta icke möjligt till följd af de höga belopp, hvartill tullen uppgår; men efter inrättande af frilager kunde det, som man väl kan tänka sig, ske ännu lättare än förr.

*Ifrågasatt
införande af
en frilagers-
institution
m. m.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
införande af
en frilagers-
institution
m. m.
(Forts.)*

Man har vidare yttrat, att frilagersinstitutionen endast skulle komma några få städer, några få köpmän till godo; men jag kan icke inse, hvarför så skulle blifva händelsen. Det är nu uteslutande fråga om att begära en skrivelse till Kongl. Maj:t om utfärdande af en förordning, huru det bör tillgå på ett frilager. Sedan står det hvarje kommun, som vill upprätta ett sådant, fritt att göra det. Hvar det finnes företagsamhet och energi, der kan det upprättas. Hvilken köpman som helst, som sedan finner med sitt intresse förenligt att använda det, har också frihet att flytta sina varor dit. Jag tänker mig, att det icke är någon omöjlighet för framtiden att se frilager upprättade både på ost- och vestkusten. För närvarande måste jag medgifva, att meningen är att få det upprättadt på några få platser, för att det må kunna utveckla sig. På de platser, der det finnes någon energisk och företagsam köpman, som kan bilda sjelfva kärnan till ett frilager, kring honom skola nog församla sig allt flere grupper, t. ex. på vestkusten för fisket och på östkusten för bär och dylika artiklar. Jag tror för min del, att det icke blir något fåtal, som drager nytta af frilagret, utan småningom allt efter som det utvecklar sig, kommer det att blifva mycket allmänt begagnadt.

Jag skulle kunna hafva mycket att tillägga. Jag vill dock endast påminna om en sak, nemligen att denna fråga förra riksdagen föll på en röst i denna kammare — 50 röster mot 51 —. Jag tror således icke, att detta kan åberopas såsom skäl att nu afslå saken; tvärt om vore det ett skäl att antaga hvad bevillningsutskottet föreslagit, hvartill jag för min del ber att få yrka bifall.

Herr Almström: Den siste talaren framhöll, att inrättande af frilager skulle enligt hans mening bereda vår handel stora fördelar. Den förste talare, som yttrade sig i denna fråga, har deremot, enligt min åsigt, på ett alldeles otvetydigt sätt visat, att mycket stora olägenheter derigenom skulle beredas icke allenast våra näringar, utan äfven handeln på många platser i landet. Den siste ärade talaren yttrade bland annat att om man kan upprätta ett frilager, får man der tillfälle att förarbeta varor, hvilkas tillverkning fordra tullpliktigt råmaterial, och att derigenom skaffa sig afsättning af dessa varor på utlandet. Han nämnde särskildt beredning af bär, om jag icke missuppfattade honom, till bärvin. Detta skäl anfördes vid förra riksdagen och har äfven framhållits inom utskottet. Jag anser dock, att, innan man vill stödja ett förslag på ett sådant skäl, man bör vara förvissad om, att en vinfabrikation af bär kan komma till stånd. Jag vågar säga, att jag högeligen betviflar, att detta låter sig göra i en sådan skala och att varan kan framställas af en sådan beskaffenhet, att den kan i pris och kvalitet täfla med utlandets billiga produkter i denna väg. Äfven om man kunde tänka sig detta, kan jag dock icke se, att frilagret vore det enda sättet att bereda en sådan handtering den fördel, som motionären afsett, nemligen att skaffa den tillfälle att använda material, som icke fördyras genom tullsatserna. Det bör ju vara möjligt att, genom restitution, vid utförandet få den erlagda tullen å en del materialier återbetald. Detta är i min tanke ett myc-

ket lättare och i handel och näringar i allmänhet mindre ingripande sätt, att bereda handteringen åsyftad fördel.

Den ärade talaren nämnde vidare, att efter nu fattade beslut i tullfrågan kommer emballaget icke att spela en så stor rol, som förut. Han omnämnde dervid den s. k. ryska förpackningen såsom exempel på, huru man kan gå till väga för att eludera hvad som i detta afseende är föreskrifvet rörande förtullning. Ja, det händer att detta låter sig göra med vissa varor. Men jag vill fästa hans uppmärksamhet derpå, att emballeringen i de flesta fall icke endast är afsedd att bereda minuthandlarne bekvämlighet vid varans försäljning i detalj, utan att den företrädesvis har till uppgift att skydda varan under transporten och att den alltid kommer att blifva nödvändig, huru mycket man än söker förenkla den. Den spelar en stor rol, i synnerhet vid en mängd finare lyxartiklar.

Genom att, såsom här är föreslaget, å frilager kunna borttaga emballaget, kommer man att borttaga en del af den tullsats, som nu är satt på varan. Enligt de af den förste talaren anförda exempel skulle afdraget belöpa sig ifrån 6 till 36 procent af tullsatsen. Detta kan icke vara i konsekvens med de beslut, som de sista dagarne här blifvit fattade. Genom ett bifall till detta förslag skulle vi i viss mån återtaga hvad vi några dagar förut beslutat.

Talaren omnämnde vidare, att den stora manufakturhandeln skulle få mycken nytta af ett sådant frilager. Jag medgifver gerna, att manufakturhandeln på de platser, der frilager kan upprättas, kan få mycken nytta af detsamma. Den får lättare att importera de utländska varorna, men dessa utländska varor komma också derigenom lättare i tillfälle att konkurrera med vår inhemska tillverkning och det är det, som vi icke vilja. Vi hafva sökt skydda vår inhemska industri, genom att åsätta tullar, som jag, för min del, icke anser vara för höga, men att nu taga ett steg, som detta, vore att, som jag redan nämnt i vissa fall, förtaga verkan af våra förra beslut. Dessutom skulle de fördelar, som manufakturhandeln skulle beredas genom ett frilager, förekomma endast på enstaka ställen. Äfven om Riksdagen beslutade, att frilager skulle få upprättas inom landet, kan jag icke tänka mig möjligheten af att dessa skulle blifva så allmänt inrättade så att det icke blefve en mängd platser, många distrikt inom riket, der köpmännen icke komme i åtnjutande af samma fördelar, som deras yrkesbröder på andra ställen besutto. Det naturligaste är ju, att tillverkning och handel går hand i hand. Den, som producerar en vara behöfver köpmannens biträde för att kunna försälja densamma. Men man får icke bereda handeln sådana fördelar, att man derigenom omöjliggör eller försvårar möjligheten att utöfva det produktiva arbetet. Inrättningar, såsom den föreslagna, afse att i landet med större lätthet och med förbigående af vissa gifna bestämmelser införa varor, hvilka dels der kunna tillverkas dels äro obehöfliga.

Den förste talaren yttrade, att saken ställer sig annorlunda, då det blir fråga om inrättande af en frihamn. Ja, deruti vill jag gifva honom rätt. Genom inrättande af frilager i förening med frihamn anser jag, att man vid reexport skulle kunna bereda vissa fördelar,

*Ifrågasatt
införande af
en frilagers-
institution
m. m.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
införande af
en frilagers-
institution
m. m.
(Forts.)*

som icke kunna åstadkommas genom frilager ensamt. Efter de principer, enligt hvilka frihamnarne nu äro ordnade, äro fartygen befriade ifrån största delen af hamnungälderna och äfven från andra kostnader, och varorna ställa sig derigenom billigare. Det fordras dock flera betingelser för att en sådan anläggning skall bära sig. Man skall hafva ett stort omsättningsområde och förutom det för anläggande af en frihamn med frilager nödiga kapitalet vara i besittning af icke obetydligt kapital för att drifva rörelsen i stort omfång. Man skall dessutom besitta den affärsskicklighet, som fordras för att sköta så stora företag. Alla dessa förutsättningar hafva vi endast i jemförelsevis ringa grad i vårt land. Jag kan ej heller anse, att det är något skäl, att frilager och frihamnar redan finnas i Köpenhamn och i Hamburg, då jag tror att man icke kan konkurrera med så mäktiga medtäflare. Jag vågar gå så långt, att jag tviflar huru vida ens Köpenhamn, med dess storartade anläggning, kan bestå i kampen med Hamburg.

Jag skall icke upptaga kammarens tid längre. Jag anser detta vara en fråga hvarpå ett afslag står i konsekvens med de beslut, som kammaren helt nyligen fattat.

Jag yrkar afslag å utskottets hemställan.

Herr Reuterswärd: Jag tror icke, att här behöfver vidare spillas många ord på denna fråga. Eftersom jag begärt ordet, skall jag dock be att få framställa några anmärkningar, om de än i det hela kunna anses öfverflödiga, sedan den siste ärade talaren så sakrikt yttrat sig. Jag hemställer, huru vida det kan vara skäl att, med anledning af en motion, väckt af enskild person, Riksdagen ingår med en skrivelse till Kongl. Maj:t och begär förslag om inrättande af en ny institution, som, efter hvad som åtminstone är mig bekant, icke lär vara särdeles efterlängtdad i vårt land. Jag tror tvärt om att de fleste, så väl inom köpmannacorpsen som inom industrien, önska, att en sådan institution icke måtte komma till stånd. Och det gifves många skäl därför. Ett frilager, utan att vara förenadt med en frihamn, kan icke länge bestå såsom sådant, utan måste förr eller senare utveckla sig så, att en frihamn blir nödvändig, eller också måtte denna institution blifva af intet värde. Här är således meningen att få Riksdagen att taga ett initiativ för att sedermera kunna säga, att det är på detta Riksdagens initiativ, som Kongl. Maj:t begärt så och så många millioner för att anlägga frihamnar här eller der.

Hvad begäres då i den föreliggande motionen? Jo, man begär aflåtande af en skrivelse till Kongl. Maj:t. Men har man icke förut i denna fråga aflåtit skrivelse till Kongl. Maj:t? En kongl. proposition i ämnet blef ju till 1886 års Riksdag aflåten, hvilken proposition, trots den tidens åsigt, icke kunde vinna Riksdagens bifall. Sedermera framkom år 1890 denna fråga å nyo. Äfven då på enskild väg och jag tror genom samme motionär som nu. Man föreslog en skrivelse liknande den nu föreliggande. Den blef visserligen afslagen blott på en röst i denna kammare, men jag hoppas, att den nu skall blifva afslagen med många flera röster. Den afslogs då sannolikt därför, att

man ansåg, att frågan under alla omständigheter icke förtjenade att bifallas.

Här har blifvit sagdt, och det är ett faktiskt förhållande, att ett bifall till motionen icke skulle innebära någonting annat än att till en viss grad annullera eller till stor del reducera de tullsatser, vi nyligen beslutat. Det är, såsom den förste och näst föregående talaren nämnde, förhållandet, att de flesta varor förtullas med emballage och det är således bruttovigten, som lägges till grund för beräkning af tullafgiften. Man skulle således, om ett frilager inrättades, gynna ett fåtal personer på de öfrigas och statsverkets bekostnad.

Vi hafva ju här i landet nederlagsrätt, transitorätt och kreditupplag, månne detta icke kan vara nog? Kunde man vara säker på, att ett frilager skulle skötas på ett fullt samvetsgrant sätt, utan en mängd kontroll- och uppsyningsmän, då vore derom mindre att säga, men min öfvertygelse är, att det kommer att gifva anledning till de mest vådliga, jag vill icke säga bedrägerier, men försök att förfälska varor af allehanda slag. Jag skulle knappt vågat uttala en så sträng och positiv sats som denna, om jag icke i detta fall hade en auktoritet att åberopa.

Den nuvarande generaltulldirektören yttrade vid 1886 års riksdag — han var då ännu icke generaltulldirektör, men han var ledamot af Andra Kammaren — och i bevillningsutskottet der jag äfven var medlem:

“Jag erkänner villigt att tullagstiftningen bör, så mycket som möjligt, utan att kronans rätt derigenom äfventyras, medgifva, att varuutbytet emellan Sverige och utlandet underlättas och utan hinder af tryckande extra afgifter kan försiggå, så väl införseln af utländska varor för afsättning inom vårt land, som äfven försäljningen till utlandet af hit importerade utländska alster och fabrikat.”

Längre ner säger han:

“Det ligger då nära till hands att befara, att underslef dervid kan ega rum, i synnerhet när det gäller dyrbara och föga skrymmande artiklar. Såsom ett korrektiv häremot är visserligen föreskrifvet, att vederbörande tulltjensteman skall ega rätt att verkställa kroppsvisitation å den, som går ifrån frilagret; det är uppenbart, att en sådan åtgärd icke alltid kan vidtagas — och då ett frilager ligger utanför stad och således är i saknad af den kontroll, som en allmän trafik alltid medför, kan man äfven befara att af uppfinningsrike smugglare många andra sätt kunna upptänkas för bedrifvande af underslef.

En annan bestämmelse i lagen, som synes mig betänklig, är den, att varor få på frilager bearbetas, förädlas och ompackas samt sedan angifvas till förtullning. Af väfnader kan man der förfärdiga kläder, af tobak göra cigarrer, af brännvin tillverka arrack, konjak, punsch, likör och vin, efter bästa förmåga. Det ligger i öppen i dag, att denna förädling och bearbetning m. m. skall komma att föranleda åtskilliga svårigheter vid varornas tullbehandling och för tara-beräkningen.

Bestämmelsen om rättighet att å frilagret ompacka varor och sedan låta tullbehandla dem förtjenar äfven att anmärkas. Som kammaren torde erinra sig, bestämdes vid 1882 års riksdag, på förslag af

*Ifrågasatt
införande af
en frilagere-
institution
m. m.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
införande af
en frilagers-
institution
m. m.
(Forts.)*

tullkomitén, att en hel mängd i tulltaxan upptagna artiklar, i synnerhet manufakturvaror och korta varor, skola förtullas efter varans bruttovigt, d. v. s. att det inre emballaget af askar, kartor, pappersomslag och inlägg skall numera ingå i förtullningsvigten, under det att förut vederbörligt afdrag i vigten gjordes för detta emballage. När man nu vet att detta inre emballage å ett stort antal artiklar, t. ex. lek-saker, snörmarkerier, konstgjorda blommor, vantar, handskar, bijouterier m. m., hvilka draga höga tullsatser, uppgår till 20, 30 ja ända till 40 procent och deröfver af varans vikt, så är det klart, att importören genom att begagna sig af frilagret och sin rätt att der ompacka varor skall kunna göra en betydlig och obehörig vinst, till förlust för statsverket, till förfång för andra, som icke kunna begagna sig af frilagret, och till skada för landets näringar.“

Och vidare säger han:

“En anmärkning till ber jag dock att få framställa, och den anser jag förtjent af synnerlig uppmärksamhet. I tullstadgan föreskrifves, att bränvin af säd och potatis icke får uppläggas på nederlag eller transitupplag. Men om nu denna lag antages, då skulle denna stipulation kringgås och då kan en importör af dylikt bränvin upplägga så mycket han vill på frilagret och får således de facto nederlagsrätt för sin vara utan att därför behöfva betala den för andra varor stadgade nederlagsafgiften, en procent af för varan belöpande tull, hvarförutom han har den fördelen att på frilagret kunna förädla varan till konjak, arrack, punsch, likör och dylikt och derifrån i större eller mindre partier utsända densamma i marknaden, hvarjemte han kan genom omtappning på tunnare kärl, tillräckligt starka för en kortare transport, bereda sig en ej oväsentlig fördel på den till 15 procent bestämda taran.“

Jag tror, att, när denna sak redan förevarit vid tvenne föregående riksdagar och blifvit ganska omständligt, synnerligast vid 1886 års riksdag, behandlad och debatterad med den sakkunskap, som de flesta talarne då egde, men båda gångerna blifvit afslagen, det äfven denna gång saknas tillräcklig anledning för kammaren att bifalla utskottets förslag. Jag anhåller om proposition på afslag på utskottets hemställan.

Herr Philipson: Då jag i detta betänkande icke förenat mig med majoriteten inom utskottet, utan afgifvit min reservation emot det slut, hvartill utskottet kommit, anhåller jag att med ett par ord få göra några tillägg till hvad de två föregående reservanterna hafva yttrat i denna fråga.

I den af Kongl. Maj:t föreslagna och nu af Riksdagen antagna tulltaxa förekommer vid icke mindre än 76 artiklar en så lydande anmärkning: “Afdrag i vigten medgifves ej för askar, papper och dylikt omslag“. Meningen med denna anmärkning är naturligtvis, att i den vikt, för hvilken tull skall erläggas, äfven skall ingå emballagets vikt. Med frilager är meningen deremot helt enkelt den, att man der vill frigöra de varor, som draga höga tullsatser, från allt öfverflödigt emballage, och derigenom minska tullafgiften. Man kan då, om frilagret ligger tätt intill tullkammaren, ompacka en stor del varor,

exempelvis fina silkes- och spetsvaror m. fl., som äro omgifna med ett jemförelsevis tungt emballage, och sedan lägga in dem i tunnt silkespapper och låta bära dem till tullkammaren för att förtullas. Här har uppgifvits med fullt fog, att emballaget ofta uppgår till omkring 30 procent af hela vigten, och då skulle varorna, sedan de förtullats utan detta emballage, draga en 30 procent lägre tull. Jag vill såsom ett bevis fästa uppmärksamheten på, att t. ex. spetsar äro åsatta en tull af 12 kronor per kilogram och något afdrag för omslaget får icke ske. Skulle emellertid emballaget icke tagas med i beräkningen vid varans förtullning, skulle tullen för nyssnämnda vara belöpa endast till 8 kronor 40 öre i stället för 12 kronor, hvilket senare belopp af Kongl. Majt och Riksdagen nu åsatts samma artiklar. Jag undrar, om detta kan lända till nytta, vare sig för statsverket eller för landet i sin helhet. Det skulle endast kunna vara nyttigt för den, som på en eller annan ort är så situerad, att han kan nedlägga ett stort kapital på inrättande af frilager. Det skulle då gynna några få på det helas bekostnad. Och detta är för mig en tillräcklig anledning att motsätta mig införandet af en dylik institution. Men äfven ytterligare anledning förefinnes, enligt mitt förmenande, för ett afslag å den föreslagna skrifvelsen. Den ifrågavarande frihandelsinstitutionen skulle endast kunna inrättas i och vara till gagn för några få större städer, men detta till förfång för landets alla öfriga. Man har vidare ordat om den stora fördel vi skulle hafva af ett frilager i konkurrensen med Danmark och Tyskland. Min öfvertygelse är den, att ingen lag om frilager eller dylikt kan skaffa oss kraft och utsigt att bestå i denna konkurrens, som är beroende på helt andra förhållanden, utan att vi måste taga lärdom af dessa båda nationer, i synnerhet af Danmark, som ligger oss så nära, huru affärer skola skötas och hvad som för en sund och framgångsrik affärsversamhet är nödvändigt att iakttaga. Låtom oss lära att såsom danskarne arbeta och spara, låtom oss skicka ut våra söner till utlandet och kolonierna, för att der lära sig, huru man skall arbeta och huru affärer skola bedrifvas. Då skola vi derefter helt säkert bättre kunna upptaga konkurrensen med Danmark och Tyskland, än genom att inrätta ett frilager.

Jag yrkar afslag å utskottets hemställan.

Herr Dickson, Robert: Vid uppgörandet af tulltaxan har Riksdagen sökt att gynna och befästa de inhemska näringarnas utveckling, och det tyckes då, att man icke borde undandraga sig att äfven räcka en hand för att skydda den stora handeln. En föregående talare har visat, att frilager skulle kunna tillskynda oss fördelar med afseende å handeln med Finland, möjligen också med Norge. Att något behöfver göras för att icke handelshusen i södra Sverige skola helt och hållet öfverflyglas af de i Köpenhamn och Hamburg, lärer väl vara klart. Nederlagsinstitutionen kan i detta hänseende icke vara tillfyllestgörande, och ej heller kan den restitution, som medgifves vid export, fylla det behof som finnes.

De invändningar, som blifvit framställda, synas företrädesvis rigta

*Ifrågasatt
införande af
en frilagers-
institution
m. m.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
införande af
en frilagers-
institution
m. m.
(Forts.)*

sig deremot, att genom emballagets lättande en minskning i tullavgiften skulle kunna ega rum; och man har till och med gått så långt, att en talare trodde, att sjelfva ordet "frilager" hade den betydelsen, att man der skulle befria varan från emballaget. Jag tror icke, att man i alla fall kommer att göra sig af med frilager eller frihamn i Köpenhamn, äfven om de varor, som infördes der, blifva lättade eller fria från tungt emballage; och det tyckes mig således, som om man lika gerna kunde hafva frilager på den östra sidan om sundet som på den vestra.

Det yttras i reservationen, att en skrifvelse skulle förorsaka en besvärlig och kostsam utredning; men ett förslag föreligger dock färdigt och någon komité skulle icke behövas. Det vore blott en komplettering af stadgarne, som skulle komma i fråga med hänsyn till den erfarenhet, som under de senare åren vunnits.

Det har anförts, att en kommun eller ett konsortium borde anmäla sig, för att man skulle hafva något bevis på, att intresse för saken verkligen existerar. Förhållandet är då, att framställningar redan flera gånger gjorts, dels af fullmäktige för handelsföreningen i Göteborg, dels af stadsfullmäktige i Malmö. Detta tyckes tillräckligt vittna om, att ett behof och en önskan i detta hänseende förefinnes. Att sjelfva saken icke bör medföra några kostnader är klart, då det förutsattes, att hela institutionen skall anordnas på enskildes bekostnad. Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Almström: Jag ber att mot den siste talaren få anmärka, att hvad de framställningar beträffar, som skulle hafva gjorts från platser, som möjligen kunde hafva någon fördel af att få ett frilager inrättadt, så har, om jag icke misstager mig, någon sådan framställning icke gjorts efter 1886. Om frågan för dessa platser varit af en sådan vikt, som det blifvit framhållet, synes det mig som om, då samma fråga vid förliden riksdag var före och, såsom här nämnts, föll på en röst i Första Kammaren, man skulle hafva kunnat vänta förnyade framställningar. Så har icke blifvit fallet.

Beträffande fördelarna, som genom frilager skulle tillskyndas "den stora handeln", såsom den ärade talaren uttryckte sig, ber jag att få påpeka, att genom nederlagsrätten och rätten till transitupplag den stora handeln tillskyndats alla de fördelar, som kunna beredas dem genom frilager, som icke står i förening med frihamn. Jag ber att fortfarande få yrka afslag.

Sedan öfverläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talmannen i enlighet med de derunder framställda yrkandena propositioner, först på bifall till hvad utskottet i förevarande betänkande hemställt och vidare på afslag derå samt förklarade sig finna den förra propositionen, hvilken upprepades, vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

*Ifrågasatt
införande af
en frilagers-
institution
m. m.
(Forts.)*

Den, som bifaller hvad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande n:o 15, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utskottets hemställan.

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

Ja — 45;

Nej — 49.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande bevillningsutskottets den 15 och 16 i denna månad bordlagda betänkande n:o 16, angående stämpelafgiften.

1 punkten.

Lades till handlingarna.

2 och 3 punkterna.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Föredrogs å nyo bevillningsutskottets den 15 och 16 innevarande maj bordlagda memorial n:o 18, i anledning af återremiss af 58 och 122 punkterna i utskottets betänkande n:o 9, angående tullbevillningen.

*Tull å brän-
vin och sprit,
likör m. m.*

Herr Lindahl: Enär någon höjning af tullsatserna på kaffe och tobak icke funnits vara af nöden för fyllande af statsverkets behof och vid sådant förhållande icke heller någon större höjning af bränvinstillverkningsafgiften torde ifrågakomma, har jag för min del numera icke något annat yrkande att göra, än att hemställa om bifall till hvad utskottet föreslagit rörande nu ifrågavarande tullsatser.

Efter härmed slutad öfverläggning biföll kammaren, hvad utskottet i sitt betänkande n:o 9 hemställt i afseende på nu ifrågavarande tullsatser.

Tull å brän-
vin och sprit,
likör m. m.
(Forts.)

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande bevillnings-
utskottets den 12 och 16 i denna månad bordlagda memorial n:o 13,
i anledning af kamrarnes beslut rörande dels 3 punkten mom. d.)
och dels 120 punkten af utskottets betänkande n:o 9, angående tull-
bevillningen.

1 punkten.

Utskottets hemställan bifölls.

2 punkten.

Lades till handlingarna.

Anmäldes och bordlades sammansatta stats- och bankoutskottets
utlåtanden:

n:o 2, i anledning af väckt förslag om ändring i förordningen
angående en postsparbank för riket den 22 juni 1883; och

n:o 3, i anledning af väckta förslag dels om ändring i gällande
instruktion för Riksdagens revisorer i hvad som rör deras befattning
med statsverket, dels om antagande af instruktion för Riksdagens
revisorer af stats-, banko- och riksgäldsverken; samt

bevillningsutskottets betänkanden:

n:o 19, i anledning af väckta motioner om införande af progressiv
beskattning; och

n:o 20, i anledning af väckt motion om införande af en progressiv
värnskatt.

Ledighet från riksdagsgöromålen till riksdagens slut beviljades
herr *Nordenfelt*.

Justerades fyra protokollsutdrag för denna dag.

Kammaren åtskildes kl. 3,23 e. m.

In fidem
A. von Krusenstjerna.