

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1895. Första Kammaren. N:o 30.

Lördagen den 4 maj.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollen för den 27 nästlidne april.

Anmälles och bordlades

statsutskottets utlåtanden och memorial:

n:o 77, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående extra anslag till domkapitlens expeditioner;

n:o 78, i anledning af Kongl. Maj:ts under sjetta hufvudtiteln gjorda framställning angående förvaltningsbidrag åt sjukkassor m. m.;

n:o 79, i anledning af väckta motioner dels om vissa vilkor för åtnjutande af de för statens embets- och tjenstemän bestämda löneförmåner, dels ock i fråga om utredning rörande embets- och tjenstemäns dagliga arbetstid m. m.; och

n:o 80, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut beträffande Kongl. Maj:ts proposition till Riksdagen, angående beredande af ålderdomsunderstöd åt barnmorskor;

bevillningsutskottets betänkande och memorial:

n:o 22, i anledning af väckt motion om förhöjning af bränvinstillverkningskatten äfvensom af tullen å spritdrycker;

n:o 23, med anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande åtskilliga punkter af utskottets memorial n:o 16, angående verkställd granskning af tulltaxan; och

n:o 24, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande utskottets betänkande n:o 17, i anledning af väckt motion om lastpenningarnas afskaffande;

lagutskottets memorial n:o 45, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut med föranledande af utskottets hemställan i dess utlåtande n:o 33, i anledning af väckta motioner om ändring i vissa delar af förordningen om kommunalstyrelse på landet den 21 mars 1862; samt

andra särskilda utskottets memorial, n:o 3, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande punkten 1 af utskottets utlåtande i anledning af Kongl. Maj:ts nädiga proposition till Riksdagen med förslag till lag angående försäkring för beredande af pension vid varaktig oförmåga till arbete samt afgifna motioner i ämnet.

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran, bevillningsutskottets sistlidne dag bordlagda betänkande n:o 21.

*Ifrågasatt
förbättring i
vilkoren för
pensioner
från folk-
skolelärares
enke- och
pupillkassa.*

Föredrogs å nyo statsutskottets den 1 och 2 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 75, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition till Riksdagen angående förbättring i de nuvarande pensionsvilkoren i folkskolelärares enke- och pupillkassa.

Herr statsrådet Gilljam: Det ärende, som nu föreligger till Riksdagens afgörande, har till utgångspunkt en Riksdagens skrivelse af den 6 maj 1893, i hvilken Riksdagen anhöll det Kongl. Maj:t täcktes låta utreda, huru vida, utan höjning af vare sig statsbidraget eller delegarnes afgifter, en sådan förbättring i de nuvarande pensionsvilkoren i folkskolelärares enke- och pupillkassa kunde ega rum, att samtliga pensioner komme att utgå med högre procent af delaktighetsbeloppet än hvad nu vore fallet, samt att Kongl. Maj:t ville till Riksdagen inkomma med det förslag, hvartill utredningen kunde föranleda.

Såsom herrarne se, har nu statsutskottet hemställt om afslag å den Kongl. Maj:ts framställning, som blifvit en följd af denna Riksdagens skrivelse. Såvidt angår de finansiella grunder, på hvilka utskottet stödt sin hemställan, har jag ju egentligen ingenting att anmärka, då dess uppfattning uti ifrågavarande hänseende ungefär sammanfaller med den, som jag från början haft i denna fråga. Men det förekommer i statsutskottets motivering ett par ställen, som jag måste något närmare beröra, och för hvilka jag vågar påkalla kammarens uppmärksamhet, emedan i dem möjligen ligger en anklagelse, som i slikt fall äfven träffar mig.

Jag vill således bedja herrarne observera hvad som står på sid. 3 i utskottets utlåtande. Utskottet säger att Riksdagen 1875 beviljade den begärda anslagsförhöjningen till folkskolelärares enke- och pupillkassa "att utgå, så länge sådant funnes för pensionsanstalten behöfligt, hvilken omständighet hvarken vid frågans behandling vid 1893 års riksdag eller vid ärendets senare handläggning synes utskottet hafva blifvit

tillräckligt uppmärksammas. Då ärendet, på grund af en motion, förekom vid 1893 års riksdag, behandlades det först af ett Andra Kammarens tillfälliga utskott och derefter i kammaren. Derifrån remitterades det till Första Kammaren, som öfverlemnade det till ett af sina tillfälliga utskott, som afgaf utlåtande, hvarefter Första Kam-maren behandlade ärendet. Behandlingen här i Första Kammaren var jemförelsevis mycket kortfattad och rörde sig egentligen om en redaktionsfråga. Deremot var ärendet i Andra Kammaren icke allenast en gång utan *tvenne* gånger föremål för en rätt ordentlig behandling. Jag ber då att genom en kort redogörelse för frågans gång der få visa, att det så mycket omtalade villkoret för anslagsförhöjningen ingalunda blifvit lemnadt utan uppmärksamhet. Förhållandet var det, att de personer, som reviderat folkskolelärnarnes enke- och pupillkassas räkenskaper för åren 1888—1890 och hvilka 1891 i augusti afgåfvo sin berättelse, deri framhöllo, att efter deras uppfattning kassans ekonomiska ställning vore sådan, att en utredning borde vidtagas för att utröna, huru vida icke möjlighet förefunnes, att icke allenast alla gamla pensioner i enke- och pupillkassan kunde beräknas efter nu gällande minsta delaktighetsbelopp i folkskolelärnarnes pensionsinrättning, eller 700 kronor — pensionerna i enke- och pupillkassan äro beroende af delaktighetsbeloppen i folkskolelärnarnes pensionsinrättning — utan äfven samtliga pensioner i öfrigt höjas med ungefär 25 procent. När revisorernas berättelse föredrogs inför Kongl. Maj:t, förklarade jag mig icke kunna tillråda annat än att revisorernas hemställan i dessa punkter icke borde föranleda någon åtgärd, hvilket ock blef Kongl. Maj:ts beslut. Dermed voro naturligtvis icke alla belätna, och det är ingenting att säga derom. På grund deraf framkom också vid 1893 års riksdag den nämnda motionen, väckt af flera ledamöter i Andra Kammaren, hvori begärdes en sådan utredning, som revisorerna hade önskat. Bland de skäl, som motionärerna anförde, var äfven det, att folkskolelärnarnes pensionsinrättnings direktion, som också handhafver förvaltningen af folkskolelärnarnes enke- och pupillkassa, förklarar en sådan utredning önskelig. Vid diskussionen härom i kam-maren förklarade jag för min del detta direktionens tillstyrkande af en utredning i ifrågavarande syfte vara mycket svagt motiveradt. Jag sade, att direktionen blott anført *tvenne* grunder, den ena den af professor Lindstedt gjorda utredningen, hvilken utredning, efter min åsigt, var hållen i mycket reserverade ordalag; den andra åter den omständigheten, att Riksdagen vid beviljande år 1875 af bidrag till denna enke- och pupillkassa förklarar, att anslaget skulle utgå, så länge sådant funnes för pensionsanstalten behöfligt. Här var det första gången, som i en officiel handling denna nu omordade omständighet uppmärksammades. Jag framhöll den ytterligare genom att inför Andra Kam-maren förklara, att om man i detta af direktionen anförda skäl inlade blott den meningen, att Riksdagen, som årligen beviljade 63,500 kronor till understöd åt ifrågavarande pensionskassa, ville få en noggrann kännedom om tillståndet inom kassan, vore ingenting naturligare än att Riksdagens uttalade önskan i detta afseende skulle efterkommas; men, tillade jag, om i direktionens utlåtande äfven ligger

*Ifrågasatt
förbättring i
vilkoren för
pensioner
från folk-
skolelärnarnes
enke- och
pupillkassa.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
förbättring i
vilkoren för
pensioner
från folk-
skolelärnarnes
enke- och
pupillkassa.
(Forts.)*

en antydan om att möjligen anslaget kan minskas eller indragas, vill jag för min del ingalunda tillstyrka en dylik åtgärd, emedan jag anser den utförbar. Det var andra gången denna omständighet påpekades.

När ärendet andra gången behandlades i Andra Kammaren gälde tvisten huru vida man utan remiss till utskott skulle godkänna den af Första Kammaren gjorda ändringen i Andra Kammarens beslut eller om ärendet skulle remitteras till det Andra Kammarens tillfälliga utskott, som förut behandlat frågan. Derom uppstod en icke lång men rätt liflig debatt, under hvilken en af kammarens ledamöter, dåvarande vice talmannen, bland annat med kraft framhöll, att frågan borde ånyo remitteras för att utskottet skulle taga äfven frågan om anslagets utgående för framtiden under öfvervägande. Det var således tredje gången denna omständighet togs i betraktande. Jag frågar, om icke den då blifvit uppmärksammas? Att det oakadt Riksdagen fattat sitt beslut utan att fästa afseende vid dessa erinringar är en alldeles annan sak.

Nu återstår att tillse, om den blifvit uppmärksammas vid ärendets senare behandling. Deri, mine herrar, hafva inga andra än direktionen öfver enke- och pupillkassan samt departementschefen deltagit, och för visso måste jag erkänna, att denna så mycket omtalade omständighet der icke tagits i betraktande, men, såsom jag vågar påstå, af de fullgiltigaste skäl. När Riksdagen skrifver till Kongl. Maj:t och begär en utredning, huru vida pensionerna i en pensionskassa kunna höjas utan höjning af statsbidraget eller af delegarnes afgifter, har någon myndighet då anledning att till pröfning upptaga frågan om minskning eller indragning af detta statsbidrag? Jag påstår, att denna passus i utskottets utlåtande är fullkomligt omotiverad och innebär ett klander, som alldeles icke är berättigadt. Och då utskottet i sista raderna af sitt betänkande upprepar sitt klander genom att säga: Och då kassans nuvarande ekonomiska ställning enligt utskottets åsigt snarare bort föranleda en af 1875 års Riksdag förutsatt minskning i statens bidrag till kassan än framkalla beslut om vidtagande af en pensionsförhöjning, som skulle kunna medföra anspråk på ytterligare ökning af detta statsbidrag o. s. v., så vill jag med afseende på dessa ord upprepa detsamma som jag förut sagt: fans det någon reson uti att Kongl. Maj:t, med anledning af Riksdagens skrifvelse, skulle framkomma med något sådant förslag, som utskottet antydt.

Jag sade i början, att, såvidt utskottets afslag å Kongl. Maj:ts framställning berodde på finansiella skäl, jag icke kunde hafva något deremot att invända, då jag sjelf från början hyst likartade finansiella betänkligheter, men jag har litet att tillägga äfven härvidlag. Sedan Riksdagen skrifvit till Kongl. Maj:t, ansåg jag mig alldeles oförhindrad och till och med förpligtigad, att söka föra frågan fram till det mål, som för folkskolelärnarnes enkor naturligtvis skulle vara efterlängtadt, och jag ansåg både efter Riksdagens skrifvelses ordalag och dess andemening, att Riksdagen tänkte här räcka en välvillig hand åt dessa enkor. Därför sökte jag göra utredningen så fullständig som möjligt. Men jag måste fortfarande fritaga mig, liksom kassans direktions fritog sig, från all slags borgen — om jag så får säga — inför Riksdagen,

att en sådan höjning icke skulle medföra ökning antingen af statens bidrag eller delegarnes afgifter eller båda delarna. Men sedan denna sida af saken blifvit klar, tillstyrkte jag utan tvekan Kongl. Maj:t att framlägga frågan för Riksdagen, som vore oförhindrad att genom ett välvilligt mottagande gifva henne en lycklig utgång. Så har emellertid icke utskottet tänkt. Jag påstår i detta fall liksom häromdagen i fråga om barnmorskorna, att Riksdagen genom sin skrifvelse påtagit sig en förpligtelse — den må vara högt uttalad eller icke — mot folkskolelärares enkor och barn, och dessa å sin sida hafva i Riksdagens skrifvelse haft en anledning till förhoppning. Riksdagen uppfyller icke den förpligtelse, den kan anses hafva åtagit sig. Enkorna efter folkskolelärarne hafva svikits i sina förväntningar. Jag påstår, att i hvad fall som helst, kommer denna fråga att lemna efter sig ett obehagligt intryck.

Något yrkande har jag nu icke att framställa.

*Ifrågasatt
förbättring i
vilkoren för
pensioner
från folk-
skolelärares
enke- och
pupillkassa.
(Forts.)*

Friherre von Otter: Denna pensionskassa har sitt ursprung, såsom kammaren behagade erinra sig, från 1875 års riksdag. Då framlades för Riksdagen efter verkställd komitéutredning förslag till ordnande af denna angelägenhet. I detta förslag fans jemväl den föreskriften att enkor efter folkskolelärare skulle uppbära en pension af 20 procent af den lön, efter hvilken tjensten vore delaktig i folkskolelärares pensionsinrättning, för enka med ett eller flera pensionsberättigade barn med 30 procent, för ett ensamt barn med 10 procent och för två eller flera barn med 20 procent af samma lönebelopp.

För att kunna åstadkomma denna pension begärdes då af Kongl. Maj:t ett tillskott af 63,000 kronor. Statsutskottet yttrade derom: "vid granskning af nu föreliggande förslag, till hvilket utskottet i öfrigt får hänvisa, har någon annan anmärkning hos utskottet icke förekommit, än att, då Kongl. Maj:t förutsatt, att statsbidraget framdeles skulle minska, derest det skulle visa sig, att pensionskassan, efter att hafva vunnit nödig stadga, ej vidare har behof af hela det nu ifrågasatta beloppet, ett bestämt vilkor härom synts utskottet böra vid anslaget beviljande fästas". Och utskottet hemställde på den grund: "att för inrättande af en pensionsanstalt för folkskolelärares enkor och barn, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet återopade grunder, det å pensionsstaten nu uppförda bidrag till folkskolelärares enke- och pupillkassa, 2,000 kronor, må från och med år 1876 och så länge sådant finnes för pensionsanstalten behöfligt höjas med 65,000 kronor." Vid denna frågas behandling i kamrarnes upplystes emellertid, att anslaget skulle kunna nedsättas med 11,000 kronor, hvilket blef kamrarnes beslut, och det uppfördes således i riksstaten 56,000 kronor för ändamålet. Efter detta har vid 1885 års riksdag anslaget höjts med 7,500 kronor af skäl, som då anfördes. Nu har statsrådet och chefen för ecklesiastikdepartementet trott, att i statsutskottets utlåtande i år skulle ligga någon anklagelse mot honom, därför att han icke uppmärksammat detta vilkor. Jag ber för min enskilda del få säga, att afdelningens mening har ingalunda varit att betrakta detta såsom en anklagelse

*Ifrågasatt
förbättring i
vilkoren för
pensioner
från folk-
skolelärnarnes
enke- och
pupillkassa.
(Forts.)*

mot chefen för ecklesiastikdepartementet, och detta, trodde jag, framgick ganska klart, då utskottet här åberopat hvad Riksdagen i sin skrifvelse begärt, nemligen att "Kongl. Maj:t täcktes låta utreda, haruvida, *utan* höjning vare sig i statsbidraget eller i delegarnes afgifter, sådan förbättring i de nuvarande pensionsvilkoren i nämnda kassa kunde ega rum, att samtliga pensioner komme att utgå med högre procent af delaktighetsbeloppet än hvad nu vore fallet." Den omständigheten att Riksdagen begärde, att utredningen skulle afse huruvida *utan förhöjning* o. s. v., synes mig ådagalägga att Riksdagen själf icke tänkt på detta vilkor. Men då är frågan den: om detta äfven är förhållandet, eger statsutskottet, med det åliggande detta har, när det utredde frågan vid förevarande riksdag, att komma till Riksdagen och tillstyrka en framställning utan att derpå fästa Riksdagens uppmärksamhet? Jag för min del anser det vara en statsutskottets ovilkorliga skyldighet.

Hvar och en ömmar säkerligen för qvarlevande efter folkskolelärare, och jag för min del kan icke finna, att den omständigheten, att Riksdagen icke har i detta fall bestämdt uttalat sig, behöfver föranleda något längre uppskof med en sådan förhöjning af pensionerna. Pensionsanstaltens tillstånd är ganska tillfredsställande, enligt min uppfattning. Dess kapitalbehållning har under åren 1888—1893 ökats med 1,211,645 kronor eller i medeltal 202,000 kronor om året, och under år 1893 kapitaliserade kassan 219,617 kronor. Jag tror således, att denna fråga kan ganska snart lösas på endera af följande vägar, *antingen* att Riksdagen befriar pensionskassan från detta vilkor, att när pensionskassan icke längre behöfver anslaget, det skall minskas eller återgå — det är det ena sättet, och i så fall kan naturligtvis, då ställningen är god, en förbättring ganska snart ega rum — *eller* också att anslaget skulle bestämmas skola utgå under ett visst antal år ytterligare t. ex. 10 år, i hvilket fall jag icke kan se annat än att kassans tillgångar skulle vara tillräckliga för att inom kort medgifva en förhöjning i dessa pensioner. Jag vill nämna, att för närvarande skulle förhöjningen utgöra endast 17,000 kronor. Hela beloppet, som utbetalas är 68,000 kronor, under det kassans inkomster stiga till 290,000 kronor.

Slutligen är det ännu ett tredje sätt, och det är att med anslagets indragning fortgå såsom hittills, men i sådant fall skulle det naturligtvis dröja ännu en 7 à 8 år, innan förhöjningen kunde ega rum.

Jag tror, att kammaren måste stanna vid den uppfattningen, att statsutskottet endast gjort sin skyldighet, när statsutskottet fäst uppmärksamheten på, att ett sådant vilkor förefinnes, som nu är sagdt. Sedan får det bero på Riksdagen att befria kassan från detta vilkor eller bestämma huru förfaras skall. Den ifrågasatta förhöjningen i pensionsvilkoren för folkskolelärnarnes enkor och barn anser jag icke för den skull behöfva länge uppskjutas.

Jag hemställer, herr talman, om bifall till utskottets förslag.

Efter härmed slutad öfverläggning biföll kammaren hvad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

Föredrogs å nyo statsutskottets den 1 och 2 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 76, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

Om inköp för statens räkning af den s. k. restkustbanan.

Herr Fränckel: På de motiv, som jag tillsammans med de öfriga reservanterna från Första Kammaren anfört i statsutskottet för bifall till Kongl. Maj:ts proposition, ber jag nu att få yrka bifall till denna proposition.

Herr Tamm, Hugo: Det är väl någon, som å statsutskottets vägnar, då här endast gjorts yrkande om bifall till Kongl. Maj:ts proposition, bör yrka bifall till statsutskottets förslag, och jag kan icke underlåta att i det fallet, särskildt då jag icke fick deltaga i diskussionen i fjol, till yrkandet yttra några ord.

Jag kan för min del mycket väl förstå, att Kongl. Maj:t i fjol hänsköt denna fråga till Riksdagens afgörande. Men det jag deremot icke kan förstå är det, hvarför denna fråga ånyo upptages, och det är af det skälet att trots de bästa bemödanden jag icke kan fatta för min del, att de skäl, som af Kongl. Maj:t äro anförda, hafva den tyngd, att denna fråga skall drifvas igenom. De skäl, som äro anförda, skall jag gå igenom så kort jag kan.

Det är först och främst aldrig nekadt, att icke trafiken på denna bana skötes fullkomligt väl, eller med andra ord, att såväl personer som gods på denna bana fullkomligt så väl och till trafikanternas belåtenhet handhafvas, som på någon annan bana. Redan detta är ett skäl för mig att icke vidtaga någon ändring, då man ju icke bör ändra ett godt som kanske kan blifva ett sämre. Men, säges det: skälet är att inköpet är en stor statsangelägenhet, emedan särskildt denna bana förmedlar samtrafiken med utlandet. Detta hör till de uttryck, som låta ofantligt bra, men hvilka naturligtvis för att vara giltiga skola hafva positiv innebörd. Hvad är då innebörden af samtrafiken? Jo, den är helt enkelt ett ordnande mellan olika jernvägsförvaltningar af transporten af gods dem emellan på ett enkelt, praktiskt och för trafikanterna fördelaktigt sätt. På hvad sätt bestämmas nu dessa trafikafval? Jo, de bestämmas naturligtvis af begge parternas intressen. Då är naturligtvis frågan den, finnes det någon antaglighet för, att en tjänsteman inom statens jernvägar träffar ett fördelaktigare sådant aftal med Tyskland eller Danmark, eller att han skall skarpare bevaka jernvägens intressen än, den person, som är verkställande direktör på dessa banor? Eller tror någon, att Danmark eller Tyskland, derför att t. ex. en generaldirektör eller öfverdirektör är underhandlare, släpper efter något på sina intressen vid en sådan öfverenskommelse? Nej, den frågan bestämmas uteslutande af intressena hos hvar och en af parterna, och sålunda är det ingalunda en fråga, som genom auktoritet eller kunglig fullmakt bättre bedrifves än af en representant för jernvägarnes med trafikanternas sammanfallande intresse. Detta gör för mig, att jag icke kan se någon garanti för trafikanterna att på något vis få sina personer eller varor

Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. västkust-
banan.
(Forts.)

bättre fram, om staten tager hand derom. Dessutom gäller nog i fråga om samtrafik med utlandet som öfver allt, att det är en fördel för alla parter, som begagna en institution, att det finnes någon konkurrens, och jag tror icke jag misstager mig, att fördelen af samtrafiken med utlandet till stor del beror på dessa banor. Hade de icke funnits, undrar jag om vi kommit dit vi nu äro. Det är alldeles som mellan de enskilda bankerna och riksbanken förr i världen.

Man svarar derpå: det är af största vikt att banan kommer i statens hand därför att *framdeles* denna bana kan vare sig ej träffa fördelaktiga samtrafiksöfverenskommelser eller ock göra sådana som strida mot allmänhetens fördel. Men då det hittills faktiskt visat sig, att öfverenskommelser kunnat både göras och att de varit goda, vet jag icke, hvarför man nu skulle drifva fram ett inköp af dessa banor, då staten likväl icke släpper från sig möjligheten att, derest missbruk vid den enskilda banan skulle ega rum, åstadkomma rättelse. Det är visserligen sant att inköpet då icke kan ske efter a) villkoret, men så länge kontraktet gäller, eger Kongl. Maj:t rättighet att när som helt inlösa hvilken del som helst af denna bana, om den skulle så att säga krångla och göra svårigheter. Frågan gäller således icke något antingen nu eller aldrig; den reducerar sig dertill: skall af en rättighet, som står qvar och när som helst kan användas, nu göras bruk eller icke? Således: talet om det nödvändiga att nu inköpa banorna för ordnandet af samtrafiken reducerar sig för mig, om jag får säga såsom en talare i en annan fråga, mer till en fras än en realitet.

Jag öfvergår nu till ett annat skäl för inköp, det hvaruti tyngdpunkten, den framdrifvande kraften väl egentligen ligger, nemligen att staten i detta fall gör en så god affär. Jag skall härvid icke hålla på det tvifvel, som jag för min del hyser, att utgifterna blifva större, när banan kommer i statens hand; ehuru därför talar erfarenheten både inom Sverige och från utlandet. Jag skall icke heller fästa mig vid, att dessa banor ingalunda komme att på inköpspriset gifva den uppgifna procenten, då derifrån skall dragas en stor utgiftspost; — mine herrar, både komitén, jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t säga, att visserligen icke för ögonblicket men längre fram komma att behöfvas kompletteringsarbeten af stor betydelse, förstärkning af broar, ombyte af skenor, utvidgning af stationer m. m. Nå väl; beräknar man affärsmässigt, måste väl detta undan för undan tagas af årsinkomsterna; — minska dessa med 1 % på inköpspriset, så får man årligen till dessa arbeten blott 200 à 300,000 kronor; huru långt räcker det? Huru länge skall man då hålla på, innan det blir färdigt? Nej afdrag måste nog ske af mycket mera för att komplettera hvad som fattas, och hvart tager då den beräknade nettoinkomsten vägen, hvarmed låneräntorna skola betalas?

Men jag skall utgå från att affären, så osäker jag anser den vara, slår väl ut och visar sig vara rentabel. Då ställer sig frågan för mig: bör staten inlåta sig på denna affär, som mindre har karakteren af en vanlig sådan än en spekulationsaffär, endast för att på densamma förtjena penningar? Denna synpunkt har betonats skarpast af en

min kamrat på riksgäldsafdelningen i ett par fall. Men som dessa fall föreligga under skilda år, 1889 och 1894, torde det vara berättigadt antaga, att han sätter statsjernvägarnes *rentabilitet* såsom högsta mål, för hvilket alla andra hänsyn måste vika. 1889 var det fråga om de norrländska jernvägarne och deras byggande, och dervid sökte den ärade reservanten motsätta sig de sistnämndas byggande, emedan derigenom skulle inträffa, att behållningen på statsjernvägarne i sin helhet skulle falla och en fraktnedsättning i mellersta och södra Sverige uppskjutas. — Jag svarade då samme talare: "En talare på stockholmsbanken framhöll som skäl mot hvad han kallade en rusning på denna bana, att genom denna banas svaga rentabilitet man skulle hindras införa billiga frakter såsom häfstång för industrien här nere. Det vill med andra ord säga, att därför, att industriidkarne här i södra landet, som redan åtnjutit fördelen af att hafva banor, skola få ytterligare fördel af sänkta frakter, skall Norrland blifva beröfvadt sin bana. — Detta är ett genljud från den ekonomiska komitén, som i sig innesluter, att staten skall inlösa alla banor och dessa sedan likställas med landsvägar — ett genljud som jag hoppas måtte spårlost förklinga" — Från spekulationssynpunkten är det en småsak om Norrlands utveckling stäckes, blott jernvägskapitalet ger ränta, för att gynna den starkare på den svagares bekostnad. Jag skall icke disputera med honom, huruvida jernvägsfrakter kunna bestämmas efter den ränta man har att på jernvägsfonderna erlægga, ty jag tror knappast han sjelf håller på denna princip. Om någon köper ett hus för 100,000 kronor och inkomsten af hyrorna stiger till 10,000, skulle han, därför att han har mer än skälig ränta på i huset nedlagda penningar, sätta ned hyrorna? Jag tviflar att den ärade reservanten eller någon annan skulle göra det. 1889 skulle en stor landsdels utveckling hejdas — för rentabiliteten. — Förra Riksdagen var samma talares hufvudargument för nu föreliggande inköp åter rentabiliteten; emedan staten här kan få en liten öfverränta, bör den passa på och göra geschäft för att med denna hjälpa upp räntan på öfriga statens jernvägar. Jag har här endast anført detta, emedan det är det skarpaste betonandet af den rent affärsmässiga ståndpunkten i förhållande till denna fråga. Det finnes tvenne sätt att göra affärer här i världen; det ena kan kallas det *produktiva*, då värde framskaffas genom omsättning eller genom ren produktion; det andra kan kallas det *spekulativa*, hvarigenom ingenting annat sker, än att en persons förmögenhet öfverflyttas i den andres fickor, och det är denna sortens affärer, som synas mig temligen likartade med den här ifrågasvarande. Jag anhåller att få styrka detta påstående: Då enligt min uppfattning intet allmänt intresse här föreligger, så företogom en kort inspektion på köpets detaljer. Skåne—Hallands-banan, hvars inkomster uppgå till 370,000 kr. årligen, skulle inköpas för 10 millioner, men de andra två banorna, som gifva 600,000 kronor årligen, skola endast betalas med 9 millioner; för den sämre skall större betalning gifvas och för den bättre en mindre. Skåne—Hallands-banan, som, då den arbetat längre tid, enligt min uppfattning är sämre, mer försliten och svagare på alla vis, skulle betalas med högre pris. Man har till och

Om inköp för statens räkning af den s. k. västkustbanan.
(Forts.)

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

med i sin spekulationsifver intagit en sådan sak som den om tomtköpet, emedan säljaren framhållit detta såsom ett oeftergiftigt vilkor. Hvarför begagnar icke Kongl. Maj:t dervidlag b)-vilkoret? Hvarför säger icke Kongl. Maj:t: i detta fall fordrar jag, att det göres en värdering af banan, så vi få se, hvad den verkligen går till. Nej, jernvägsstyrelsen vill det icke. Men är det så säkert, att jernvägsstyrelsen är rätta person för att uppgöra aftal med utlandet, borde den sannerligen också hafva förmåga att ordna en värdering som den ifrågavarande inom landet.

Ser man på Mellersta Hallands jernväg, hvars nettoinkomst år 1892 utgjorde 309,463 kronor, skulle den inköpas för 4,133,159 kronor, en summa som efter 4 procent om året gifver 165,000 kronor. Således skaffar sig staten der en vinst af mer än 144,000 kronor per år, hvilket betyder en lika stor förlust för de personer, som lagt ned sina pengar i detta företag. På samma sätt är förhållandet med den följande banan, Göteborg—Hallands jernväg; denna gifver årligen 297,497 kronor och skall köpas för 5,324,485 kronor. Beräknas 4 procent ränta härför, blir slutsatsen, att de, som lagt ned kapital på denna bana, beröfvas 84,000 kronor om året. Jag hemställer om det under sådana förhållanden är att undra på, om landsting och kommuner, som äro de egentliga egarne af ifrågavarande banor, känna sig något missbelättna. De beröfvas sina inkomster, och man lemnar dem i stället andra papper, som gifva mycket lägre ränta; åtminstone torde det enligt min uppfattning icke böra begagnas såsom ett argument för inköpet det ordet, att emedan det lönar sig det är skäl för Riksdagen att begagna sig af sin inlösningsrätt. Mig synes detta icke vara ett staten värdigt sätt. Det är visserligen sant, att i regeln det enskilda skall vika för det allmänna, men hittills har det gällt, att, när det allmänna gör sina kraf på den enskilde gällande, göres det icke så, att denne derpå förlorar. Så är fallet med expropriationslagen samt den nyligen antagna requisitionslagen, hvilka lagar stadga en ersättning till något mer än verkliga värdet, men här vill man gå i aldeles motsatt riktning. Man begagnar sig här af en juridisk öfverenskommelse för att beröfva den enskilde hans rättmätiga vinst, och detta fastän man alltid har tillfälle att begagna sig af bestämmelsen b), hvarigenom hvar och en finge, hvad honom med rätta tillkommer, för den händelse man verkligen anser detta för ett statsändamål af så stor vikt. Begagna vi i dag denna juridiska paragraf för att beröfva den enskilde hvad honom tillhör, så skall det icke bida länge, förr än tillämpningen af samma sats, att det enskilda må vika för det allmänna, kommer att yrkas från andra skaror, hvilka skola säga: vi bry oss intet om rätten, vi begagna våldet. Dessutom, huru detta välbetänkta avvilkor verkar, det synes bäst vid Göteborg—Hallands jernväg. Staten kan göra denna affär på för hvarje år fördelaktigare vilkor; för en allt mer förbättrad valuta betalar staten en passande lösepenning. Denna sjönk från 1892, då den utgjorde 4,800,000, till det nuvarande beloppet 4,767,485 kronor, men då vi icke behöfva lösa den samma förr än 1898, kunde vi ju hafva väntat ännu ett par år; då hade vi fått den ännu litet billigare. Är detta ett rimligt vilkor?

Är det staten värdigt att på detta sätt uppträda gent emot den enskilde? Icke bör man genom spekulationsvinster föra statens jernvägar framåt. Bättre är att kosta sin kraft på, att de jernvägar vi äga skötas ordentligt och väl, och jag hemställer om icke jernvägsstyrelsen har händerna så fulla med arbete, att det icke torde vara lämpligt att lägga ännu mera dertill. Har en enskild person i sin affär en förvaltare, som har sin hela tid och arbetskraft fullt upptagen; sannerligen han lägger på honom en egendom till, då blir slarf och förlust på begge hållen resultatet.

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

Jag skall sedermera beröra en sida, som för mig har temligen stor betydelse; i budgeten ingå nemligen jernvägsinkomster till belopp af ungefär 7,500,000 kronor. Det är dessutom utlofvadt och många gånger sagdt, såväl vid grundskatteafskrifningen som vid behandlingen af arméförslaget, att vi hade en möjlighet till stigande inkomster just uti jernvägsmedlen, d. v. s. uti de inkomster staten har på fraktöfverskottet. Nu är det onekligt, att, såsom det är ordnad här i Sverige, just de enskilda jernvägarne genom sina samtrafikafstal kraftigt bidra till frakternas uppehållande, så att icke något obehörigt tryck drifver ned dem allt för lågt. Faran härför är ganska stor, såsom framgår af utlandets exempel, då staten der öfvertagit allt för mycket af jernvägar och blifvit allena herskande på detta område. Så gick det i Tyskland; der inrättades de s. k. staffeltarifferna, men efter någon tid fingo de tagas bort. Der bestämdes vid den stora tullförhöjningen, hvilket fortfarande gäller, att för exportvaror betalas en 35 procent mindre frakt än för importerade varor. Jernvägarne skötas således icke der som affär, utan i handelspolitiskt intresse. Blir statsbananätet allt för stort hos oss, så varen, mina herrar, öfvertygade, att ingen regering, ingen Riksdag står emot påtryckningarne om sänkning i frakterna långt under den affärsmessiga sänkningen, men huru går det då med den påräknade inkomsten till betäckande af redan beslutade utgifter? Skulle de nu föreslagna jernvägarne, hvilkas afkastning beräknas till 1,100,000 kronor, inköpas, komme jernvägsmedlen att ingå till $\frac{1}{12}$ af hela budgeten och i denna, som redan nu farligt balanserar på ovissa bevillningar, blefve inskjuten en ny stor post, hvars belopp naturligtvis vexlar och är beroende af konjunkturer och andra oberäkneliga omständigheter. Att det icke är alldeles fritt för faran af sådana påtryckningar, som jag omnämnt, skall jag bedja få visa genom ett litet exempel. 1886—1887, då man började allt starkare yrka på skydd och hjälp för industrien genom tullar, hade vi en frihandelsvänlig regering. Då utkommo plötsligen i december 1886 och januari 1887 ett par cirkulär, som nedsatte jernvägsfrakterna på 35 hufvudartiklar. Jag kan aldrig tro, att jernvägsstyrelsen af sig sjelf gjorde ett sådant motdrag, men påstår icke heller, att det var ett politiskt streck för att mota protektioniststyrrelsen. Jag endast konstaterar faktum, att vid nämnda tidpunkt plötsligen sprang upp ett intresse och ett nit för industriens utveckling, som tog sig uttryck i de båda cirkulären samt framkallade en komité, som ånyo måste höja frakterna för att ej inkomsten skulle alldeles för djupt sjunka. Dessutom hafva vi många exempel på, huru de

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

olika intressena och näringarna arbeta för att få ned frakterna hvar och en på sitt. Nu mera framträder kraftigast agrarrörelsen, syftande åt sitt håll och utan hänsyn till, huru det ställer sig för statskassan; faran ligger deri, att denna rörelse vinner understöd i Riksdagen. Påtryckningen kan då blifva sådan, att hela den från jernvägen beräknade inkomstsumman sjunker, och vid sådant förhållande måste det felande ersättas af skatter.

Dessutom förvånar det mig, att man nu icke tvekar att öka statskulden för onödiga ändamål samt till förvärfvande af jernvägar, som lika bra sköta sig sjelfva. För min del står jag lyckligtvis kvar på Dumboms ståndpunkt "att ju mer man lånar, ju mer sätter man sig i skuld", och i regeln har jag funnit att de lån, som utan tvång upptagits, icke varit gagneliga.

Slutligen ber jag få nämna ett annat skäl, som äfven på mig har inverkan på grund af den från utlandet vunna erfarenheten. Vi hafva der, t. ex. i Frankrike och Amerika, sett, huru just jernvägsfrågor varit en spekulationens tummelplats ej blott för ortintressen, utan för en aldeles ny klass, nemligen börsspekulanternas, affärsjobbares.

Det är dessa som föda sig på stora statsskulder, statsspekulationer, jernvägsaffärer och som framkallat skandaler, som medryckt regeringar och deputerade i en korruption, som man ej vill nämna, och låneoperationer, som äro allt för väl bekanta. Sådant har ännu icke händt hos oss, och jag hoppas det icke skall hända, men det gäller, att äfven i detta hänseende vara varsam. Hvar åtel utkastas, infinna sig snart korparne.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr Benedicks: Den siste ärade talaren slutade sitt anförande med att yttra sig om utlandet, och dermed vill jag här börja, ty det är just med anledning af den erfarenhet, som samlats i utlandet, som jag ber att få yttra några ord.

Så snart en jernväg kommit till den punkt, att den lemnar en afkastning något större än den vanliga räntefoten i landet, brukar den blifva föremål för börsspekulationer. Denna jernväg är, likasom alla jernvägar i Sverige, öfver hufvud taget — jag känner knappt mer än ett par undantag — i sina ursprungliga aktieegares händer; med densamma har icke drifvits något börsspel eller något jobberi, men deremot, då aktierna kommit derhän, att de blifvit s. k. kuranta papper, inträda helt andra förhållanden; då komma jernvägarne icke såsom hittills att skötas för lokaltrafikens skuld; de komma att skötas på ett helt annat sätt, för åstadkommande af den största möjliga vinst, utan afseende på allt hvad trafikanternas bästa kräfter. Det är just för att förekomma detta, som jag kommer att med min röst bidraga till det af Kongl. Maj:t framlagda förslaget framgång.

Om vi närmast se på vår granne åt vester, England, så finnes ju der icke alls några statsjernvägar, men så ofantligt mycket mera privata banor, och på hvilket sätt hafva dessa tillkommit? Jo, med den i England rådande låt-gå-teorien, har parlamentet ansett det vara allra bäst, att trafiken finge sköta sig sjelf och konkurrensen finge gå

till hvilka ytterligheter som helst — det skulle vara bäst på det viset! — det dröjde icke länge, innan man fann, att denna teori icke höll streck. Den viktiga saken förbisågs, att en jernväg är ett monopol i den trakt den genomlöper.

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

I England hafva dessa stora bolag bildats på det viset, att det varit många hundratals små bolag, som så småningom sammanslagits till stora bolag, och dessa bolag, mine herrar, äro nu en stat i staten, och detta till den grad, att det icke är möjligt för parlamentet att, med bästa vilja, bibehålla sin magt öfver jernvägarne och sin vilja emot dessa jernvägsintressen. — För närvarande sitta 670 ledamöter i underhuset. Jag vet icke huru många det var inalles, men för några år sedan voro icke mindre än 157 ledamöter i engelska parlamentet aktieegare i dessa jernvägar. Det var således hvar fjerde ledamot, som var aktieegare och hade intresse af jernvägarnes skötsel, gent emot staten. Missnöjet der tänker jag är bekant för herrarne litet hvar.

Gå vi nu öfver till Frankrike, finna vi ett exempel, som på det skarpaste varnar oss, att låta staten någonsin mista sin kontrollerande magt öfver jernvägarne. Der hafva de börjat så som i England, men likvisst med större omsigt, ity att redan från början uppgjordes ett nät, hvilket skulle byggas färdigt. Byggandet öfverlemnades åt enskilda små bolag, men det dröjde icke länge innan dessa konsoliderat sig till 6 stora bolag med om möjligt ännu större magt i Frankrike än de stora bolagen hade i England. Jag vill påminna herrarne om, att, för åtta år sedan, oaktadt allt hvad som skrefs i pressen och allt som talades i deputerade kammaren och senaten, så hjälpte ingenting, utan staten måste helt enkelt kapitulera inför dessa jernvägsbolag — och det så ordentligt, att dessa icke blott icke medgäfvono några fördelar, som allmänheten begärt, utan de fingo tvärtom en present på många tiotal millioner deröfver, och detta oaktadt staten med flera milliarder bidragit till jernvägsbyggandet i Frankrike.

Gå vi vidare till Förenta staterna, så behöfver jag icke för herrarne påminna om namnen Vanderbilt, Jay Gould och andra. Hvad voro dessa annat än innehafvare af monopol, hvarigenom de skapade sina enorma förmögenheter. Der har jernvägsintresset blifvit så stort, att det förqvåft hvarje enskildt intresse. Det är till och med omöjligt, praktiskt taget, för den enskilde att gent emot dessa stora bolag kunna skaffa sig rätt. Det har till sist varit ett nödtvång att der stifta en lag, att de stora bolagen kunna få lagföras i andra stater, än der de hafva sin hemortsrätt. Det hade der till och med gått så långt, att man påstod, att domarena i vissa stater voro i jernvägarnes sold. Jag vet särskildt ett exempel, det rör staten Pennsylvanien. Efter hvad som uppgifvits mig från ett mycket tillförlitligt håll, hade det varit ett årligt medeltal af 411 människor, som kördes i hjel på Philadelphias gator. Såsom herrarne kanske veta, så finnes der icke något stängsel omkring jernvägarne, utan tågen gå utefter gatorna på samma sätt som spårvagnarne hos oss. Af dessa 411 var det knappast för någon, som ersättning beviljades. Detta är ett bevis på, huru rättvisan handhafves i det fria landet, när dessa storartade jernvägsbolag innehafva magten.

Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)

Herrarne se alltså, att det är af stort intresse för staten, att icke låta dessas magt blifva för stor. Deras magt sträcker sig icke blott till de föremål, hvarmed de hafva att göra, utan den sträcker sig långt vidare, igenom hela pressen, representationen, öfver allt. De hafva magt att icke blott skaffa sig stora inkomster på andras bekostnad, de hafva äfven magt att, gent emot enskilda trafikanter, gynna den ene och rent af förderfva den andre.

Det är för att förekomma ett sådant förhållande i Sverige som jag är för, att vi icke tillåta en början af dessa fusioner, som gjort så stor skada i rättsligt hänseende i utlandet.

Sé vi på Sverige, så finna vi, att det är en stor sträcka enskilda jernvägar, som kunna sammanslås och blifva mäktiga korporationer. Om vi utgå närmast från Stockholm norrut, hafva vi banan från Upsala till Gefle och derifrån till Falun. Vidare hafva vi dalabanen, bergslagsbannan och hela vestgötabanen. Alla dessa banor vänta endast på den tid, då trafiken, genom invånareantalets ökning stigit så, att det kan blifva fråga om en sammanslagning. Då blifva de farliga för staten i vårt land. Köpa vi deremot in den bandel, hvarom nu är fråga, hafva vi dermed underbundit detta system, ty då kan det icke gå utefter hela Sverige ända ner till Skåne. Det är det hufvudsakliga skälet, hvarför jag önskar denna banas inköpande.

Den siste ärade talaren yttrade, bland andra skäl för ett afslag, det, att det vore omöjligt för staten att kunna trafikera jernvägarne så billigt som de privata jernvägsbolagen, och han sade, att detta var förhållandet icke blott här i Sverige, utan äfven i utlandet. Jag ber då herrarne fästa sin uppmärksamhet på, huru förhållandet är med jernvägsbyggandet här i Sverige. Äro banorna byggda af stats-ekonomiska skäl? Nej, det är helt andra skäl. Det är statspolitiska skäl, som bestämma deras riktning. Jernvägarne gå icke blott genom Smålands, utan äfven genom Norrlands obygd, och man har haft stora skäl att lägga banan så. Men då är det också gifvet, att inkomsten på dessa jernvägar — och *den* har icke i första rummet afsetts — icke kunnat blifva så stor att man derigenom skulle kunna göra jernvägsbyggandet till ett rentabelt företag här i Sverige. Det är ju alldeles gifvet, att på alla jernvägar är det ett visst minimum af omkostnader, som icke är proportionellt till trafiken, utan som alltid har mer eller mindre samma storlek. Det skall vara stationsbefäl, expeditioner, räntor, underhåll m. m., men denna stadigvarande siffra, som är ungefär lika öfverallt, den blir naturligtvis mycket stor i förhållande till trafiken, när denna är *liten*. Ökas trafiken deremot, är det ju alldeles gifvet, att denna utgift, som är alldeles precis densamma som förut, i förhållande till inkomsterna blir i stället mycket mindre, och denna utgiftsprocent, som statsutskottet oupphörligen talar om, är således vid en jemförelse icke afgörande; deremot talar utskottet icke om, att af 98 jernvägar i Sverige komma statens jernvägar, med den norrländska jernvägen inberäknad, i tolfte rummet i afseende å billighet att transportera, nemligen utgifterna för brutto ton-kilometer. Det är således alldeles tydligt och klart, att vi icke kunna

tala om en jernförelse mellan statens banor, som byggas för andra ändamål, och de privata banorna.

Huru förhåller det sig nu med denna sak utomlands? Den siste ärade talaren framhöll, att utomlands skulle förhållandet också vara sådant. Enligt de officiella eller half-officiella siffror, jag haft tillgång till, förhåller sig saken precis tvärtom, med ett enda undantag. I Ryssland, Tyskland, Österrike, Italien, Belgien och Holland går siffran för förvaltningsprocenten i förhållande till totalkostnaden, om jag undantager Frankrike, hvartill jag senare skall återkomma, till 7 procent af totalkostnaden för statens jernvägar och till 10,75 procent för de privata. Således effektivt större der beträffande de privata banorna. Driftkostnaderna förhålla sig på samma sätt, 27 procent i medeltal för statsbanorna och 32 procent för de privata. Dervid är likvisst att ihågkomma, att underhållskostnaderna för statsbanorna i någon mån öfverstiga dem för privatbanorna, af det enkla skäl, att staten är tvungen att hålla sina banor ordentligt och göra mera afseende å trafikanterna. Derrför förekomma också mindre olycksfall på statens än på de andra banorna.

Jag nämnde särskildt, att så icke var förhållandet i Frankrike och det är af den orsak, att der finnes dessa stora enorma bolag, som slagit under sig alla de förnämsta linierna. Oppositionen här emot blef likvisst till sist så stark och så häftig, att staten fann sig tvungen att göra något försök att ändra dessa missförhållanden. Den började då att här och der bygga mindre banor. Men det bästa bevis på magten hos dessa stora jernvägsbolag var det, att staten blef tvungen till sist att öfverlåta trafikerandet af dessa banor, som lågo mycket spridda och derrför medförde större förvaltningskostnader än privatbanorna, åt dessa stora bolag. Således se herrarne, att det icke förhåller sig såsom den siste ärade talaren yttrade, utan tvärtom har erfarenheten i utlandet gifvit vid handen, att staten der trafikerar billigare än privatbanorna.

Bland de skäl, som här äro anförda, har det äfven talats om fraktnedsättningar. Ja, mine herrar, jag tror att det är en fullkomligt legitim önskan hos våra industriidkare och hos våra jordbrukare att få sådana. Jag tror icke, att jag behöfver nu särskildt inlåta mig derpå. Den siste ärade talaren yttrade, att staten i Tyskland har måst öfvertaga alla jernvägar. Ja, det är så, och allmänheten är icke odeladt belåten med detta öfvertagande, ty byggandet af enskilda lokalbanor har derigenom förhindrats. Detta är således icke ett system för oss att följa. Hos oss gäller nu, enligt min tanke, blott att staten skall hafva i sin hand de större bandelar, som äro bestämmande för det hela och derigenom kunna förhindra dessa sammanslagningar, om hvilkas förderfliga magt gent emot staten jag nyss talade.

Jag behöfver icke bemöta i enskildheter allt hvad statsutskottet här har talat om. Men jag vill påminna om en sak, beträffande hvilken det är något egendomligt, att statsutskottet anför den såsom skäl, och det är på sid. 35 i utlåtandet, der det heter: Den omständigheten, att totalkostnaden för jernvägarnes förvärfvande sedan sist-

Om inköp för statens räkning af den s. k. restkostbanan.
(Forts.)

Om inköp för förflutna år vuxit, har gifvetvis icke kunnat omstämman utskottet till statens räkning af den förmån för inköpet.

Ja, mine herrar, hvad är orsaken dertill? Jag tror, att det är s. k. vestkustbanan. förra årets statsutskott, som får taga denna ökade utgift på sina skuldror. Hade utskottet velat inköpa jernvägen då, så hade denna större utgift icke varit behöflig.

Slutligen kan jag icke neka till, att sista stycket i utlåtandet, det näst före klämman, utgjort föremål för min stora förundran. Der talas om något, som äfven den siste talaren berörde, nemligen skuldsättningen i och för banans inköp, och slutar dermed: "visserligen svarar mot denna skuldsättning å statens sida en inkomst från jernvägarne, men medan räntan å statens skuld utgår med ett bestämdt, på förhand känt belopp, är jernvägarnes afkomst, liksom vinsten af hvarje industriel rörelse, beroende af konjunkturerna. Redan nu spelar statsjernvägarnes nettobehållning en ingalunda obetydlig roll i budgeten, och utskottet finner det ur rent statsfinansiell synpunkt betänkligt att genom inköp af enskilda jernvägar göra denna i än högre grad afhängig af vexlande affärskonjunkturer."

Herr talman! Jag vill sluta med att säga, att hade dessa åsigter omfattats af statsutskotten på 1850-talet, hade vi i detta ögonblick icke haft några statsjernvägar alls.

Jag yrkar bifall till reservationen.

Häri instämde herr *de Laval*.

Herr Fehrman: Blott ett par ord. Jag skulle icke hafva begärt ordet i denna fråga, om det icke vore en fråga just för den ort, som jag representerar. Då så är, önskar jag att icke blott rösta i tysthet, utan få uttala min ställning i saken. Det är känt, att man i Halland ingalunda önskar ett inköp, från statens sida, af vestkustbanan. Man har, såsom det jemväl af utskottets betänkande framgår, tvärtom på det enträgnaste undanbedt sig detsamma. Detta ensamt för sig skulle likväl icke vara för mig ett tillräckligt skäl att motsätta mig det ifrågavarande inköpet. Om jag vore öfvertygad att det vore nyttigt för staten att förvärfa banan, om jag vore öfvertygad, att det vore nyttigt för staten ända derhän, att det vore en skada att icke vara i besittning af den, så skulle jag icke tveka att låta det allmänna intresset gå före det enskilda, det stora intresset gå före det lilla. Det tillhör ju oss representanter att i första rummet tillgodose statens intressen. Vi böra och få icke låta de privata intressena vara de i första rummet och än mindre de ensamt bestämmande. Jag skulle därför, för min del, icke vilja rösta i denna fråga efter sådana bevekelsegrunder, som jag, med en viss förvåning, hörde för ett par dagar sedan en annan ledamot i kammaren helt naivt uttala i en då föreliggande fråga. Han yttrade ungefär så: "jag bor der och der, och då den fråga, som nu föreligger till kammarens afgörande, skulle för min ort hafva en menlig inverkan, därför röstar jag emot densamma." På detta sätt skulle jag, för min del, icke

vilja låta min röst bestämmas. Tänker man så och handlar man så, tror jag att lokalpatriotismen har öfverskridit egoismens gränser.

Men nu är saken den, att jag är icke öfvertygad, att staten skulle hafva obetingad fördel af vestkustbanans förvärfvande. Jag bestrider ej, att goda skäl blifvit anförda för inköpet, men det har icke undgått mig, att skälen emot också äro beaktansvärda. Under sådana förhållanden menar jag mig icke göra orätt, om jag låter lokalpatriotismen, som också har sitt berättigande, vara för mig bestämmande och fälla utslaget derhän, att jag anhåller om bifall till utskottets förslag.

Om inköp för statens räkning af den s. k. vestkustbanan.
(Forts.)

Herr Lundeborg: Lika litet som i fjor har jag i år kunnat biträda utskottets förslag i denna fråga och det hufvudsakligen af samma skäl, som jag anförde förlidet år. Jag vill därför icke trötta kammarerna med att åter upprepa dem, men ber likväl att få i korthet söka bemöta några af utskottets skäl.

Utskottet vidhåller sin uppfattning, att denna trafikled icke har samma natur som statens s. k. stambanor. En blick på kartan visar likvisst någonting annat. Deraf framgår, att denna trafikled förbinder flere mäktiga affärs-centra med hvarandra, an knyter sig till kontinentaltrafiken och i allmänhet i första hand förmedlar den samma, och om det icke finnes något annat, som kan känneteckna dess natur af stambana, så torde väl något få väga dess möjlighet af fortgående utveckling, som åter i sin tur är beroende på att den är en vigtig utfartsväg från en stor del af landet, särskildt hvad persontrafiken beträffar. Genom allt detta torde väl denna bana ändå få inrubiceras såsom stambana.

Såsom ett af hufvudskälen anföres, att detta inköp skulle framkalla anspråk på statens öfvertagande af andra banor, hvarigenom staten skulle beträda en ny mycket farlig väg och få att strida med mäktiga enskilda jernvägs-intressen. Svårligen torde likväl någon trafikled inom vårt land kunna uppletas, som i sig innesluter så många betingelser för densammas öfvertagande af staten, som just den nu ifrågavarande jernvägen. Den förmedlar trafiken mellan Norge, en stor del af vårt land och utlandet, den tjenar till uppsamlingsbana för ett stort antal jernvägar i det bördiga södra Sverige, och den har den stora fördelen, att den lemnar en inkomst, som är fullt tillräcklig att bestrida räntan på det afsedda inköpskapitalet. Några sådana faktorer torde icke kunna presteras på många andra håll och prejudikatfaran är sålunda icke stor, särskildt då man känner Riksdagens stora betänksamhet att inlåta sig på affärer af ifrågavarande art.

Att dessa banor skulle komma att trafikeras dyrare af staten än af de enskilda bolagen kan ju vara möjligt, dock lärers skilnaden väl icke kunna blifva så stor och i hvarje fall komma att väl motsvaras af de ökade lättnader och bekvämligheter i trafiken, som blifver en följd af banans inläggande i statens stambanenät, och äfven af de ökade inkomster, som man under kommande år har att af banan förvänta.

Nu säger utskottet, att kostnaden för kompletteringsarbeten blir

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

större än hvad komitéen har beräknat, men utskottet har icke lemnat någon utredning dervidlag. Utskottet har icke gifvit några bestämda bevis för detta sitt påstående och under sådana förhållanden får man väl kanske lof att tillmäta större vitsord åt de beräkningar, som på behörigt sätt blifvit gjorda af statens embets- och tjenstemän.

Såsom nyss nämndes, kostar banan 6 à 7 hundra tusen kronor mera i år än om köpet hade skett förlidet år. Ja, nästa år kommer den säkert att kosta ännu mera, och då man som jag är fast och lifligt öfvertygad om, att detta inköp en gång måste ske, att staten måste förvärfva dessa banor, så ligger deri en ytterligare maning att dermed icke uppskjuta för länge, så att priset till sist blifver oskäligt högt.

Under de tryckta, för att icke säga rent ut, de dåliga konjunkturen, under hvilka en stor del af våra industrier under senare tider arbetat, har denna bana visat sig mäktig att kunna framkalla en växande trafik och att åstadkomma en allt mera ökad nettobehållning. Det torde borga för, att statens jernvägars ekonomi skulle komma att stärkas af detta inköp och långt ifrån, såsom statsutskottet synes frukta, komma att försvagas tvärtom få ökad motståndskraft.

Att staten är i sin goda rätt, då den gör anspråk på att förvärfva dessa banor, lär väl icke kunna på fullt allvar bestridas. Sådant var redan föreskrifvet i koncessionen och sålunda till fullo känt af alla vederbörande, innan någon som helst anläggning började. Staten är sålunda berättigad att göra detta inköp, hvilket äfven, såsom förut är angifvet, motiveras, och detta kraftigt, af statsändamål.

Att regeringen äfven har denna uppfattning framgår oförtydligt derutaf att regeringen anser inköpet vara så pass viktigt, att frågan ånyo blifvit framlagd, ehuru densamma, om ock med liten majoritet, blef afslagen vid förra årets riksdag. Detta, att regeringen ånyo kommer fram med denna fråga och dervid fäster så stort afseende, är ett så viktigt skäl, att det bör väl begrundas vid frågans afgörande.

Herr talman, jag ber, för min del, att få yrka bifall till herr Fränckels reservation.

Friherre Klinckowström: Det berättas i den gamla nordiska mythologien, att våra hedniska gudar, då de skulle roa sig på aftonqvisten, slagtade ett viktigt djur och åto upp dess kött, men det oakadt så vid nästa måltid återkom djuret piggare och raskare än förut. Så är det verkligen med denna proposition om inköp af vestkustbanan. Riksdagen slår ihjel den — den ena riksdagen och jag hoppas äfven den andra. — Men den kommer nog, mine herrar, om den nu blir ihjelslagen, igen med nya krafter, mycket piggare och fetare än förut, d. v. s. mycket dyrare.

Jag beklagar, att denna fråga, stor och viktig som den är synnerligast till sina följder, kommer fram till Riksdagen i elfte timmen, då det är för sent för riksdagsmän, som intressera sig för frågan, att hinna genomtänka och bereda sig på densamma, och att kunna möta den såsom verkligen vederborde. Men detta är icke vårt fel,

mine herrar, utan vi få lämpa oss efter såsom vi få frågorna oss förelagda i kammaren.

Det vore mycket för långt för mig och skulle mycket för mycket taga kammarens tid i anspråk, att genomgå, besvara och kritisera Kongl. Maj:ts nådiga proposition i denna fråga punkt för punkt. Statsutskottet, som lyckligtvis, och jag tackar statsutskottet därför, har kommit till det slutet att afslå för andra gången denna fråga, har delvis gjort det, men långt ifrån tillräckligt. De värderingar som skett för de olika, jag vill minnas 5 jernvägarnas inköp, hafva hvad kalkyler och betingelser för köpet beträffar varit alltför oklara, alltför sväfvande för att kunna synas mig böra godkännas och gillas. Man får icke ens veta, efter alla dessa uppgifter i Kongl. Maj:ts nådiga proposition, hvad det är egentligen jernvägarna kosta; och därför har Kongl. Maj:t måst vidtaga den egna åtgärden att begära full kredit hos riksgäldskontoret för att betala ut penningar för dessa jernvägar, som man verkligen, som sagdt, icke fullt vet, hvad de kosta. Det är ett besynnerligt sätt att gå tillväga för handel och vandel, det vill jag erkänna. I den öfriga världen, på den ort, der man köper ett fartyg, ett hus eller hvad som helst, brukar man säga till säljaren: hvad vill ni hafva? och dermed är det slut. Att så går an äfven beträffande jernvägar, bevisas bäst deraf, att så har den värderingskomité, som blifvit tillsatt att värdera dessa jernvägar, gått tillväga i afseende å en skånsk jernväg, jag vill minnas Landskrona—Engelholms. Bolaget sade: vi vilja hafva 2,000,000 kronor, och så var affären afslutad. Men för de öfriga är allt så oklart och hafva enligt mitt förmenande blifvit sammanrörda ursprungliga kostnader, gjorda förbättringar, räntor och Gud vet hvad, att man stannar i den största osäkerhet om hvad slutet skall blifva, hvilket man icke heller får veta. Det är ju tydligt, att denna jernväg borde i år betinga ett mindre pris än i fjor, emedan jernvägen ju har varit trafikerad ett helt år sedan i fjor, då regeringen föreslog, att den skulle köpas. Jernvägen är naturligtvis något sämre, men priset har blifvit höjdt. Det är tvärtemot hvad som brukar ega rum vid andra affärer. Då varan är sämre, betalas mindre, och då varan är bättre, betalas mera, efter öfverenskommelse. Hvad som är egendomligt är det begär som regeringen haft och nu för andra gången gifvit uttryck åt att vilja inköpa denna jernväg. Om det vore fråga om att anlägga en jernväg längs vestkusten för statsekonomiska och militära eller handelsändamål, kunde jag förstå det, men denna jernväg är ju färdig och besörjer en liflig trafik för personer och varor på fullt tillfredsställande sätt, och de bolag, som med mycken uppoffring förskaffat sig dessa jernvägar, önska snart sagdt alla att behålla dem —, utom möjligen de små skånska jernvägarnes, — och jag skall snart komma tillbaka och förklara, hvarför de vilja blifva af med sina jernvägar. Men den, som förbinder Göteborg och Helsingborg mister $\frac{2}{3}$, och det bolaget vill icke blifva af med sin jernväg. De hafva med möda skapat den och sammanskrapat penningar dertill och vilja väl trafikera den för att vinna den lilla och lofliga vinst denna affär kan skaffa dem, och de begära för själ och pina att blifva förskonade från att blifva af

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)

med denna jernväg. Det måste således finnas något skäl för regeringen att vilja kasta ut 25 millioner på detta sätt. Men troligtvis vill regeringen icke fram dermed.

Det är en fråga härvidlag, som är ganska vigtig, men som icke med ett ord blifvit berörd af statsutskottet och som jag nödgas vidröra. Som herrarne alla känna föreskrifver den 10 § regeringsformen att "innan ärendena hos Konungen i statsrådet föredragas, skola de, genom nödiga upplysningars inhemtande från vederbörande embetsverk af den föredragande beredas." Icke annat än jag kan se och förstå, har detta blifvit af det föredragande statsrådet försummadt, och när om någonsin, mine herrar, torde väl chefen för landtförsvarsdepartementet synnerligast och i främsta rummet, men äfven chefen för sjöförsvarsdepartementet böra hafva inlemnadt förklaring öfver dessa jernvägars, Skåne—Hallands, mellersta Hallands och Göteborg—Hallands jernvägars *militära* nytta eller motsatsen. Jag är öfvertygad, med den ringa militära kunskap jag besitter, att ett sådant infordradt yttrande hade förklaradt denna jernväg för militära ändamål otjenlig, derför att den ligger aldeles längs med kusten: och om ett krig skulle uppstå med någon annan magt, jag vill icke säga hvilken, kunde ett fåtal krigsfartyg ruinera denna jernväg och bringa den att blifva omöjlig för militära ändamål, hvilket dock borde vara en af de vigtigaste frågor, ett af de vigtigaste ändamålen för en så dyrköpt jernväg. De af eder, mine herrar, som voro i riksdagen, då norra stambanans riktning bestämdes, komma nog ihåg, att då hade chefen för landtförsvarsdepartementet ett öfvervägande inflytande på bestämmandet af denna riktning, och han föreslog att, såvidt jernvägen skulle kunna gagna militära ändamål, den icke skulle ligga vid kusten för att ej blifva utsatt för ett första anfall af en fiende, utan dragas inuti landet, så att den blefve skyddad för ett sådant attentat. Det är i detta hänseende som det nu föredragande statsrådet synes hafva gjort sig skyldig till en försummelse, hvilken försummelse icke blifvit påvisad af regeringen utan blifvit gillad, förmodar jag. Den är emellertid, enligt mitt förmenande, ensam ett hinder för inköpet af denna jernväg. Bara för att visa, huru, jag vågar säga, obetänksamt både komitén och jernvägsstyrelsen och efter dem Kongl. Maj:t gått tillväga vid denna negociation med de olika bolagen rörande inköpet af jernvägarna i synnerhet de skånska, skall jag nämna att, icke nöjd med att inköpa jernvägen mellan Göteborg och Helsingborg, som förordats af vissa nu antecknade reservanter, som tillhörde jernvägskomitén, jag vill minnas bland andra herr Fränckel, ville man icke på några vilkor veta af att staten skulle fortsätta förbindelsen med stambanan från Helsingborg till Malmö. Men dit hade regeringen redan i fjor bestämt att den skulle gå — och i år kom samma jernvägsproposition tillbaka. Det finnes, mine herrar, en uträkning af jernvägskomitén, att om äfven en sådan förbindelse skulle åstadkommas mellan Helsingborg och Malmö, skulle detta lättare och ofantligt mycket billigare kunna åstadkommas derigenom att staten anlade en liten jernvägsbit från en station på hufvudbanan, som heter Kattorp, till Billeholms station på en af de privata banorna, och genom öfverenskommelse med veder-

börande enskilda bolag skulle sedermera denna förbindelse mellan Helsingborg och Malmö, som man så mycket eftersträfvat, kunna åstadkommas genom det enskilda jernvägsbolag, som redan har en privat jernväg mellan Billesholm och Malmö. Hvarför jag nämner detta såsom ett bevis på det lättsinne, hvarmed man gått till väga i denna fråga är, att enligt komiténs egen beräkning skulle en dylik jernvägsbit mellan Kattorp och Billesholm kunna åstadkommas med rullande materiel för 820,000 kronor, och resten kunde rangeras genom öfverenskommelse med det privata bolaget, som eger banan mellan Billesholm och Malmö. Men nu begär regeringen, att vi skola inlösa denna stora jernväg mellan Billesholm och Malmö för 5 millioner, ehuru staten kunde för sitt behof vara belåten med en jernvägsförbindelse, som kostade 820,000 kronor, jemte hyra för de tåg och varor, som skulle derifrån gå på Billesholm—Malmö-banan. På denna privata bana vill man nu nedlägga 5 millioner, bara för att få ega denna jernväg genom Skåne. Jag kallar detta för en skriande misshushållning, ingenting annat.

Man har talat stora ord om rentabiliteten på dessa jernvägar i statens hand. Jag tror det blir motsatsen, och statsutskottet har samma mening i det hela. Och att detta icke kommer att blifva någon briljant affär utan tvärtom, bevisas af följande faktum, som refereras i Svenska Dagbladet för 22 april detta år. Under rubrik *Mellersta Hallands jernväg* förekommer der: "Enligt styrelse- och revisionsberättelse uppgår nettobehållningen för år 1894 å mellersta Hallands jernväg till 190,585 kronor 77 öre, mot 213,426 kronor 33 öre under år 1893, således en minskning af 22,840 kronor 56 öre, hvilken minskning uteslutande får tillskrifvas godstrafiken, hvaremot passageraretrafiken ökats." Hvar och en, som studerat jernvägsstatistiken vet väl, att i Sverige gifver godstrafiken vida öfvervägande inkomst, jemförd med passageraretrafiken.

Jag tillåter mig äfven att citera ett kort yttrande vid sistlidne riksdag af en representant för Hallands län i denna kammare, herr Kerfstedt. Jag vet icke, om han ämnar yttra sig nu i denna fråga — han fans icke antecknad, då jag antecknade mig hos herr talmannen — och därför skall jag bedja att få läsa upp några ord han då fälde; de röra rentabiliteten af enskilda jernvägar och deras inköp af staten. "Det är icke utan skäl jag därför fasthåller mitt påstående, att staten ej kan påräkna att erhålla utöfver, om ens uppnå 4 procent, kanske mindre än 3 procent. Men, säger man, staten har ju inköpt jernvägar förut. Visserligen, men de inköpen äro ingalunda uppmanande att fortgå på den vägen. Jag vill nu ej tala om inköpet af Hallsberg —Motala—Mjölby jernväg, ty detta var ett barmhertighetsverk mot intressenterna i denna jernväg. Men staten köpte några norrlandsbanor såsom Söderhamn—Kilafors', Hudiksvall—Ljusdals och Torps-hammar—Sundsvalls jernvägar, och alla dessa jernvägsköp förespeglades Riksdagen såsom synnerligen goda affärer. Så till ex. utlofvades, att staten på inköpet af Söderhamn—Kilafors' jernväg skulle få en inkomst af 5 à 6 procent, och detta ansågs som det minsta, därför att den förut varande smalspåriga jernvägen gifvit ända till 16 procent. Men resultatet

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. västkust-
banan.
(Forts.)*

(märken väl mine herrar!) har visat att denna jernvägsbit under år 1892 gaf icke en procent. Hvad Hudiksvall—Ljusdals jernväg beträffar, så gaf den 2,92 procent och "Torpshammar—Sundsvallsbanan lemnade 0,56 procent", således obetydligt öfver en half procent." Detta är den erfarenhet som en representant för Hallands län framhöll i fjor och med den artikel jag nyss uppläste öfver trafikinkomsternas minskning på mellersta Hallands jernväg, tror jag det der talet om, att det skulle vara så förmånligt för staten att vinna dessa jernvägar är bevisadt vara fullkomligt illusoriskt. Det är icke en liten fråga detta, att kasta ut penningar på eller att upptaga ett lån på 25 millioner för att tillfredsställa denna, jag vågar kalla, nyck rörande inköpet af dessa jernvägar. Men, kommen ihog, mine herrar, och det bör litet hvar lägga allvarsamt på sinnet, att bakom detta inköp och såsom ett prejudikat af detta kommer snarast nog en proposition om inköp af den stora bergslagsbanan. Detta är en affär på 40 millioner, och lyckas det att drifva igenom äfven detta inköp, komma troligen de flesta andra enskilda jernvägar — utom dem som gå ytterst praktfullt — att vilja att staten skall inlösa dem och huru staten skall komma ifrån dessa köp och dessa utländska lån är för mig omöjligt att inse. Vi veta litet hvar, att det nu ligger inne 2, 3, 4 motioner i statsutskottet rörande den frågan, att vi skola sätta vår flotta i ett skick, som gör det möjligt att i händelse af krig skydda våra kuster mot fiendens sköfving etc. Detta är en fråga, som, om vi icke lösa den snarast, kommer att kosta oss hundratals millioner i förstörda städer, verk och inrättningar af alla slag. Skola vi kasta ut stora summor, vore det större skäl att offra dem för att få ett tidsenligt och väl ordnad försvar mot fienden än att inköpa en bana, hvars inköp är fullkomligt likgiltigt, emedan den är i full gång och till allmänhetens belåtenhet. Jag kan icke förstå en sådan underlig tankegång som regeringens, att icke tänka på det viktigaste först och det mindre viktiga sedan. Jag har motionerat i denna fråga och det är flere andra, som gjort detsamma. Dessa motioner komma snart före till Riksdagens öfverläggningar, och då vore det skäl att bifalla de summor, som äro ifrågasatta att upplånas, ty på annat sätt kunna vi icke få en flotta till stånd. Men är det kasta bort penningar på en onödig fantasi, som detta jernvägsköp, finner jag obegripligt. Jag röstar för bifall till utskottets förslag.

Herr Fränckel: Då kammaren förra året fattade beslut i denna fråga, och då med en majoritet af 80 röster mot 52, beslöt antaga Kongl. Maj:t proposition, hade jag för min del trott, att den diskussion som i dag skulle föras i frågan nästan vara obehöflig. Jag tog nemligen för gifvet, att i en så stor och viktig fråga de flesta af kammarens ledamöter redan hade så stadgat sitt omdöme, så öfvervägt skäl och motskäl, att något vidare icke behöfdes. När dertill kommer, att frågan nu föreligger i ett ännu mera utredt skick — ty, säga hvad man vill, är den kongl. propositionen i denna fråga sådan, att man svårigen skall kunna klaga öfver bristande utredning — när, säger jag, frågan sålunda föreligger ytterligare utredd, när trafiken,

såsom regeringen förra gången förutspådde skulle inträffa, ökats på banan och till och med blifvit större än förra året förutsattes, att den skulle blifva, ligger deruti ett ytterligare skäl för dem, som förra året ansågo sig böra biträda regeringens begäran, att göra det äfven i år. Detta har varit bestämmande för min ståndpunkt inom statsutskottet, och jag har derför äfven i år måst yrka bifall till den kongl. propositionen.

För mig ställer sig fortfarande denna fråga så, att här i landet lyckligtvis följts det system att efter många öfverläggningar man ansett, att staten borde bygga och trafikera alla så beskaffade genomgående linier, som berörde våra viktigaste orter, våra viktigaste handelsintressen, våra viktigaste postvägar. Genom antagande af detta system — och såsom jag vågar påstå, var det en lycka för landet, att det antogs, derigenom att jernvägarne byggdes direkt för statsmedel, utan att utgifter spildes för bildande af bolag, som så mycket klagas öfver i andra land, samt att dessa jernvägar byggdes af landets skickligaste ingenjörer, som åstadkommo statens jernvägar, så att jag nu tror, att de kunna mäta sig med statsjernvägarna i öfriga delar af Europa, och derpå hör man inom fackkretsar tydliga bevis — när detta system följdes, afsågs dermed, att staten måste se till, att den affär, som Riksdagen flera gånger botonat skulle skötas såsom en industriel affär, att denna affär, säger jag, icke försummade något tillfälle att förkofra den egendom, staten på det sättet fått i sin hand. När man vidare betänker, att staten icke gör någon upplåning annat än för så beskaffade produktiva ändamål som för sina jernvägar, ligger deruti ytterligare ett skäl, att man tillser icke endast, att dessa jernvägar inskränka sina utgifter, utan äfven att man icke försummar så beskaffade inkomstkällor, till hvilka staten är genom sina jernvägar berättigad.

Man har velat bestrida, att den ifrågavarande komplexen kan anses såsom en stambana; men det framhölls redan förlidet år att genom den ångfärjeförbindelse, som redan då var färdig mellan Helsingborg och Helsingör, och den nya färja, som nu kan anses som en verklighet mellan Malmö och Köpenhamn, framstår denna jernväg som en viktig länk i det stora stambanenätet, derför att den genom dessa färjor kommer i spårkommunikation med det öfriga Europa och emedan man sålunda genom att staten eger nyckeln till dessa färjor i sin hand dominerar såväl tidtabeller som taxor och samtrafikafattal till dessa kontinentala linier, med hvilka staten står i förbindelse, så att man numera kan skicka gods med samma vagn från hvilken station i Europa som helst till hvilken station i Sverige som helst. Jag tror, att ett försök att bortskymma denna jernvägarnes uppgift icke kan lyckas genom framhåfvande af de små ortintressen, som under debatten såväl i år som i fjor framkommit. Det framskyntar vidare såsom ett skrämokott för dem, som nu kunna vara benägna att gå med på detta inköp, att, ifall så skedde, skulle påtryckningen i och för nedsättning i jernvägsfrakterna blifva så stor, att man på det sättet icke kunde vinna den afkastning, som man önskade. Men jag hemställer till kammaren, huruvida man icke i alla fall måste

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. västkust-
banan.
(Forts.)

medgifva, att då staten tagit en så stor komplex som 3,000 kilometer jernvägar i sin hand, man måste förutsätta, att det är statens önskan att så fort omständigheterna sådant medgifva, så fort den ekonomiska ställningen för jernvägarna kan tillåta det, frakterna nedsätas till de minsta möjliga.

Man har aldrig med statsjernvägarna afsett eller af dem väntat sig att de skulle blifva några särskildt lukrativa företag, utan att de skulle bära sina kostnader, och hvad derutöfver blefve, skulle komma trafikanterna till godo i form af lindringar i frakterna. Om ej dessa jernvägar skola verka såsom en broms på vår industri, måste fraktnedsättningar åstadkommas och detta så snart det kan vara för statens jernvägar fördelaktigt och ej minst på det sätt, att staten med sitt jernvägsnät förbinder andra för statens ekonomi fördelaktiga jernvägsdelar.

Jag kan sålunda ej finna, hvarför man vill skrämman med den satsen, att man *riskerar* fraktnedsättningar. Ty detta är väl just sjelfva målet för en väl skött jernväg och har uppstålts såsom norm för statsbanesystem i andra länder, der man dyrt fått sota för att enskilda bolag haft de flesta jernvägarne i sina händer, och dessa nödsakats i sitt eget intresse hålla frakterna uppe för att bereda sina delegare den största möjliga vinst. Man har vidare velat skrämman med den satsen, att staten skulle begå någon orätt genom att på detta sätt förvärfva banor, som redan äro i enskildes ego och lemna god afkastning, och hvilkas inlösen af staten sålunda skulle tillskynda egarne förlust. Men af detta resonnement följer, att man måste hafva klart för sig att en förlust för egarne medför en vinst för staten och tvärtom. Såvidt jag kan finna är a)-vilkoret, som blifvit intaget i koncessionen, af den beskaffenhet att här ej kan talas om förlust utan endast om en ganska betydlig vinst. Jag vill i detta afseende fästa uppmärksamheten på, att af det belopp, som nu ifrågasättes att utbetalas till de enskilda bolagen, om jag undantager Landskrona — Engelholms jernvägen, som ej är underkastad inlösningsrätt från statens sida, ligga öfver sju millioner i aktiekapital, på hvilket vederbörande banor vid liqviden få ett ganska betydligt öfverskott med hänsyn till aktiernas värde. Jag tror, att man då ej behöfver tala om att man tillskyndar dessa jernvägars innehafvare någon förlust; ty faktiskt få de full ersättning för hvad de nedlagt. Det är att observera att grunden till denna punkt i koncessionen var just den, att man för någon tid ville berättiga orterna använda de för banornas byggande erforderliga medel, men att om staten förvärfvade banorna, skulle dessas egare få igen sina nedlagda kapital med fem procent ränta. Om deremot den härför lämpliga tidpunkten af staten försumrades, måste staten helt naturligt göra en betydande förlust vid inköpet. Af de skäl jag anført torde framgå, att det är helt och hållet en tidsfråga, och att förr eller senare *måste* dessa banor förenas med statens öfriga jernvägsnät. Att det dessutom ej är något oberrättigadt anspråk, att så beskaffade jernvägar som dessa, hvilka förmedla förbindelsen med Norge, Danmark och utlandet, komma i statens händer, det blef redan vid förra riksdagen påpekadt. Det påpekades

hvilka olägenheter medföljt detta system i andra länder, att låta enskilda bolag handhafva sådana banors trafik. Jag har i dag fått uppgift om, att sedan man erfarit, att Riksdagen möjligen vore tveksam om, huruvida dessa jernvägar nu borde af staten inköpas, hafva från Köpenhamn till och med inkommit anbud om köp af aktier i Skåne—Hallands jernväg. Häraf torde framgå att denna fråga följes med intresse äfven på andra sidan sundet, och det skulle förvåna mig, om ej så vore förhållandet.

Om inköp för statens räkning af den s. k. västkustbanan.
(Forts.)

I sammanhang med denna fråga om och i hvad mån staten borde begagna sin rätt att öfvertaga banorna har framhållits, att härigenom beginge staten en mannamån mot de särskilda bolagen. Men, mine herrar, vid alla de tillfällen, då det är frågan om att staten skall nedsätta sina räntor eller bevilja lättnader i lån, så hör man inga dylika röster, då finner man sådana anspråk från de enskilde helt naturliga och välgrundade. Men då staten för sin egen ekonomiska fördel och för bevarandet af ett stort statsintresse, sådant som det, hvilket ligger i västkustbanans förvärfvande, vill begagna sin rätt, ja, då talar man om enskilda hänsyn och hvarjehanda konsiderationer, och då vill man icke inrymma åt staten dess från början densamma tillerkända rättigheter. Jag finner ej detta rättvist.

Vidare har man framdragit ett ytterligare skäl för att i år ej gå in på hvad som föreslogs i fjor, af det skäl att inlösen af Skåne—Hallands jernvägen nu, i följd af den utaf staden Helsingborg till jernvägen upplåtta mark, är omkring 600,000 kronor dyrare emot i fjor.

Men hvad bevisar detta annat än att för hvarje gång denna jernvägsfråga kommer igen, blir den, såsom friherre Klinkowström riktigt anmärkte, allt dyrare och dyrare. Det bör väl vara klart för hvar och en att, så snart banorna kommit upp till en afkastning af cirka 8 procent och de skola inlösas efter b)-vilkoret, så betingar detta en ökning i inköpspriset af cirka 100 procent.

Bör staten nu, då man väl måste hafva klart för sig att banorna förr eller senare måste komma i statens hand, af undseende för de bolag, hvilka nu ega banorna, afstå från att begagna sin klara och tydliga lösningsrätt? Hvad orterna beträffar, påvisade jag redan i fjor att min fullaste öfvertygelse är att dessa, såsom på andra ställen med tacksamhet skola emottaga en statsbana i jemförelse med eller utbyte mot enskilda banor. Jag vill dermed visst ej hafva sagdt, att icke dessa enskilda jernvägar administrerats fullt oklanderligt, men såsom jag nyss anmärkt, de enskilda jernvägsbolagen hafva så stort intresse af att genom bibehållande af höga frakttaxor hålla aktierna uppe i högsta möjliga värde, att derigenom trafikanternas anspråk på och önskningsar om lättnader i frakterna ej samtidigt kunna blifva tillgodosedda. Tvärtom går erfarenheten från andra länder i den riktningen att de stora jernvägsmonopolen endast med rättvisa kunna handhavas af staten, helst när det gäller linier så stora som den här ifrågasatta.

Om jag nu går öfver till utskottets kritik, så vill jag hemställa till Eder, mine herrar, om man läser den och jemför den med den grundliga utredning vi fått såväl från komitén som från jernvägs-

Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)

styrelsen och Kongl. Maj:t, der alla siffror klart föreligga och alla de olika bestämmelserna i kontraktet förekomma, med dessa små uppgifter från utskottet, kan man då verkligen på denna kritik från utskottets sida vilja stödja ett afslag i en så vigtig fråga som denna?

Jag ber äfven få fästa uppmärksamheten på att man ansett frågan så vigtig, att under årets lopp har regeringen anbefalt jernvägsstyrelsen att tillsammans med styrelsen för Skåne—Hallands jernväg söka komma till något aftal så beskaffadt, att detsamma skulle kunna framläggas för Riksdagen. För detta ändamål hafva tvenne bolagsstämmor med nämnda bolag hållits.

Kan det då vara skäl att efter så många förberedelser och då ingen invändning, efter mitt förmenande, gjorts af beskaffenhet att kunna jäfva de goda skäl, som anförts för denna fråga, nu ytterligare skjuta frågan ifrån sig för att den kanske ej skall återkomma förr, än de tre banorna, som nu äro i bolagens händer, öfvergått till andra egare? Jag har nyss visat hvilka summor det möjligen då skulle kunna blifva fråga om att staten får uppoffra. Då så mycket redan blifvit sagdt i denna fråga, vill jag ej trötta kammaren med vidare uppgifter, utan inskränka mig till att fråga:

Bör Riksdagen nu afvisa denna vigtiga angelägenhet utan några andra skäl än de af utskottets majoritet anförda, då den af sakkunniga verkställda fullständiga utredningen är tillstyrkande, och då frågan ansetts af så stor vigt för landet, att den för andra gången framlägges af en regering, som denna kammare har allt skäl att stödja, emedan den visat sig städse vilja skydda och genom den nu föreslagna vigtiga åtgärden förkofra våra näringar? — Det skulle säkert vara mindre välbetänkt, så mycket hellre som saken i alla fall blott är en tidsfråga, men ett uppskof säkert kommer att, sedan det medfört många olägenheter, förorsaka staten stora uppoffringar.

Jag yrkar bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Pettersson, Fredrik Emil: Då jag tillhör reservanterna, hvilkas förslag blifvit så hårdt angripet af den förste talaren, ber jag att få inlägga en gensaga emot hans uppfattning att tyngdpunkten i reservationen skulle vara statens åtrå att göra en god affär. Så har visserligen ej vår mening varit, och icke heller framgår det af reservationen. Jag medgifver, att affärssynpunkten *möjliggör* affären, men vårt förnämsta skäl för inköp af banan har varit, att vi ansett staten böra tillförsäkras eganderätten till denna vigtiga förbindelse med utlandet. Man kunde ju tycka det vara likgiltigt om staten eller några kommuner och landsting vore egare af ifrågavarande utfartsväg; men i senare fallet hafva vi ej någon garanti för att med eganderätten så kommer att fortfara, och jag vet exempel på, att kraftiga ansatser redan gjorts att släppa ut dessa papper i den allmänna rörelsen. Säkert är också, att om ej staten nu begagnar sin inlösningsrätt, riskera vi att i en framtid få se aktierna i denna vigtiga jernväg noterade på utlandets börser och i utlänningarans ego.

Den förlust, af hvilken de nuvarande aktieegarne skulle drabbas,

blir väl ej så farlig, och icke kan jag gå in på det talet, att det skulle vara staten ovärdigt att begagna sig af de vilkor, som en gång stipulerats, om och när förhållandena så bjuda. Dessutom hafva halländingarne fördelen af att hafva utan kostnad fått till stånd denna bana, för hvars erhållande de redan 1880 voro beredda att offra en million kronor. Nu få de en statsbana längs genom hela länet utan någon uppoffring och dessutom en godtgörelse vida högre än räntan på de nedlagda penningarne. För öfrigt lär väl man ej bygga en jernväg uteslutande af pekuniärt intresse, utan man afser väl dermed framför allt sin orts utveckling inom skilda områden, och det är för ernående af denna fördel man ikläder sig uppoffringar. Derigenom att staten öfvertager vestkustbanan, som, säga hvad man vill, är af stambanas natur, lösgöres dessutom i och med detsamma det kapital, som ligger i banan, och derigenom kunna äfven bibanor så småningom uppstå till förmån för utvecklingen inom länets öfriga delar.

Vidare har yttrats att jernvägsstyrelsen har händerna så fulla med arbete, att man ej vidare borde öka detta. Ja, det kan nog vara sant, men fullföljer man den åsigt, bryter man också stafven öfver allt vidare byggande af statsbanor i vårt land. I stället borde man väl kunna tänka, att ju större jernvägsnät, som kommer under styrelsens vård, dess förr skulle sådana genomgripande reformer och förbättringar tvinga sig fram, hvilka kunna åstadkomma en nedsättning i utgiftsprocenten. Det är sant att man får betala jemförelsevis mera för den mindre delen än för de öfriga, och om inköpet skett förra året, hade det kunnat göras med större fördel för statskassan. Men detta senare bör mana oss att taga oss till vara för att än ytterligare uppskjuta denna fråga. Och min fulla förvissning är, att det endast är en tidsfråga, när staten *måste* lösa till sig denna jernvägscomplex — och dyrare blir den för hvarje år, som dermed uppskjutes.

Jag yrkar bifall till reservanternas förslag.

Herr Nyström, Carl: Det anförande, som hölls af den andre talaren i ordningen, herr Hugo Tamm, har otvifvelaktigt gifvit oss åtskilligt att tänka på. Efter att hafva behandlat frågan om trafikens skötande, öfvergick herr Tamm till att säga, att dessa enskilda jernvägsförvaltningar hade fullkomligt tillräckliga krafter för att med afseende på samtrafiken träffa goda och tillfredsställande aftal, äfven om dessa aftal skulle gälla utländska banor, eller om de skulle avslutas utomlands med utländska myndigheter. Ja, jag vill gerna tro, att dessa enskilda jernvägsförvaltningar förfoga öfver goda krafter i den vägen. Men ursäktas torde likväl, om man helst vill se alla förhandlingar med utlandet gå genom vår regering, ty det är dock i sjelfva verket mest betryggande. Och i samma stund, man erkänner, att sådana förhandlingar förekomma, i samma stund har man derför gifvit ett förträffligt argument för påståendet, att det här är fråga om en stambana. Är det nu äfven så, som från flera olika håll försports, att det finnes en viss fara för att aktierna skola öfvergå till utländska intressenter, och äfven på det sättet förhandlingar med utlandet komma på tal, är det så mycket mera nödvändigt att vara

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. restkust-
banan.
(Forts.)*

Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. västkust-
banan.
(Forts.)

uppmärksam. Ty nog känna herrarne litet hvar till, huru det *kan* tillgå, när från utländskt håll aktieegares rätt i ett annat land skall framdrivas, då dessa aktieegare sökt skydd hos sitt lands regering. Några utländska magter hafva gjort sig kända för att vara särdeles hårdhändta i dylika fall; konflikter af den arten bör man nog undvika att gifva anledning till, hvarför häruti ett ytterligare skäl för inlösen af dessa jernvägar synes mig föreligga.

Derefter har den nämnde talaren mycket sysselsatt sig med sjelfva arten af den handling, hvarigenom staten skulle utlösa de nuvarande egarne, och han fälde öfver denna operation det stränga omdömet, att den skulle vara ett öfverflyttande från den enes ficka till den andres. Ja, det är i sanning en betänklig sak, när man vill jemföra statens förfaringsätt i detta fall, med det förfaringssätt, som brukar förekomma på gatorna och i folkträngsel. Dock torde man få säga, att det är en väsentlig skilnad emellan de två operationerna, nemligen den, att här utan allt tvifvel det på förhand blifvit uppgjort, att på det sättet skall ske. Ett aftal är träffadt mellan den ena fickans egare och den andra fickans, och derigenom blir väl handlingen något annorlunda än de der handgreppen, som tagits till jemförelsepunkt, ty vid dem lär väl blott sällan en sådan uppgörelse på förhand ega rum.

Det synes mig att då nu dessa enskilde egare på det sätt tillgodoses, att de få sitt kapital tillbaka, äfvenledes räntan och till och med en liten premie, så har man icke rätt att säga, att de blifvit på ett hårdhändt sätt behandlade. Men sakens summa synes mig i alla händelser vara den, att den här banan har karakteren af en stambana redan i sitt nuvarande skick, och att den genom sin utsträckning i ännu högre grad blir en stambana. När dessa trafikanstalter i sundet kommit i full verksamhet, och när banan skall förmedla trafiken till och ifrån dessa punkter och den fått sin utveckling åt alla håll, då kommer den i ännu högre grad än nu att visa sig vara en stambana. Och en stambana skall staten ega, om icke för annat för att ombesörja alla dessa utländska relationer på ett bättre sätt, än de enskilda kunna göra det.

När nu staten skall förvärfva en bana, måste man se till att tvenne vilkor blifva uppfyllda. Det första är, att staten ej gör förlust. Detta vilkoret är tillgodosedt. Det andra är, att de föregående egarne icke heller göra förlust. Att ingen orätt tillfogas dem, synes mig också vara ådagalagdt. Om således allt dervidlag är, som det bör vara, blir slutsatsen den, att staten skall göra affären. Under sådana förhållanden yrkar jag bifall till reservanternas förslag.

Herr Th am, Sebastian: Frågan om statens öfvertagande af de till inlösen här föreslagna jernvägarne är af den största vikt för hela landet, enär, om dessa jernvägar nu komma att inköpas, intet tvifvel lär råda om, att inom en nära framtid flera andra jernvägar komma att få följa med och dela samma öde.

Särskildt har denna fråga stor betydelse för Hallands län, bland hvars representanter jag har den äran att vara en i denna kammare.

Det är dock icke i egenskap af representant för Halland, som jag är emot statens förvärfvande af dessa jernvägar. Jag har tvärtom sökt att se saken objektivt och dervid kommit till samma resultat som statsutskottet, hvadan jag kommer att yrka afslag på den af Kongl. Maj:t gjorda framställningen.

Om inköp för statens räkning af den s. k. vestkustbanan.
(Forts.)

Statsutskottet har såsom anledning till sitt afstyrkande anført fullt talande skäl, synes det mig, och särskildt betonat, att dessa jernvägar till sin natur ej äro af samma beskaffenhet som öfriga stambanor. Häremot hafva reservanternas — och i likhet med dem ett par talare här i dag — anført, att dessa jernvägar "blifvit en kommunikationslinie af synnerlig vigt för vår egen och unionslandets samfärdsel med vårt södra grannland och med kontinenten", och vidare, "att den ifrågavarande jernvägskomplexen genom sitt läge i förhållande till andra jernvägar erhållit karakteren af en sådan stambana". Ja, det är alldeles riktigt. Men den nu till inlösen föreslagna jernvägen har ju sitt slut i Göteborg. Der vidtagna de banor, som äro af betydelse för vårt eget land och för unionslandet, nemligen: Bergslagernas jernvägar och vid Mellerud Fredrikshald—Sunnanå jernväg, och först i förbindelse med eller som en fortsättning af dessa jernvägar är det, som vestkustbanan får karakteren af stambana. På samma grunder som reservanternas ansett, att de nu i fråga varande jernvägarne böra inlösas, förmodar jag också, att framdeles bergslagsbanan och Fredrikshald—Sunnanå jernväg böra inlösas: och godkänner man nu de af reservanternas anförda skälen, kan jag ej inse, huru man framdeles skall kunna underkänna samma skäl, då det blir fråga om dessa jernvägars inlösning.

Som jag redan nämnt, anser jag utskottets motivering vara fullt uttömmande och tillfyllestgörande, och därför skall jag nu icke upptaga tiden med att anföra flere skäl, utan jag skall endast be att, medan jag har ordet, få framdraga några förhållanden med afseende på dessa jernvägars tillkomst samt i korthet redogöra för huru frågan bedömes inom Hallands län. Dessa skäl hafva visserligen helt och hållet lokal karakter, men jag hoppas herrarne icke misstycka, att jag i alla fall anför dem.

Inom Hallands län arbetades det länge, innan man kunde få dessa jernvägar till stånd. Stora ansträngningar gjordes och offervilligheten var stor. Såsom en ärad talare nyss nämnde, anslög 1880 års lagtima landsting en million kronor, i händelse staten ville åtaga sig att bygga en jernväg från någon punkt på de skånska jernvägarne genom Halland till Göteborg. Kändt är, att detta anbud icke antogs, utan jernvägsfrågan stod fortfarande på samma punkt tills slutligen kommunerna inom Halland och enskilde personer genom stora ansträngningar och uppoffringar lyckades få till stånd först Skåne—Hallands jernväg, så mellersta Hallands jernväg och till sist Göteborg—Hallands jernväg. Dessa jernvägar hafva således endast och allenast de enskilde att tacka för sin tillvaro, och dessa togo hela risken för företaget på sig. Och då nu dessa jernvägar genom en klok förvaltning och billiga driftskostnader bära sig, hemställer jag, huruvida icke det vore både rättvist och billigt, om de nuvarande egarne

Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)

finge behålla sin rättmätiga och med stora uppoffringar förvärfvade egendom.

Här nämndes nyss af ett par talare om faran af att utländingen skulle komma i besittning af aktierna, att de skulle blifva föremål för börsspekulationer samt att, om banan komme i andra händer, skötseln icke skulle blifva så utmärkt och de allmänna intressena mindre väl tillgodosedda. Jag tror ej, att detta är att befara, ty aktierna innehafvas ju företrädesvis af landsting och kommuner, och dessa lära nog akta sig att göra sig af med dem.

Vidare har här nämnts, att de respektive jernvägsbolagens koncessioner innehålla den bestämmelsen, att staten eger rättighet, att på vissa villkor öfvertaga dessa jernvägar. Ja, så är ju förhållandet, och denna bestämmelse var ju ifrån början känd för de nuvarande aktieegarne. Men jag frågar: är det väl staten värdigt att nu begagna sig af detta vilkor, då man känner att såväl landsting som kommuner i underdåniga petitioner anhållit att de måtte få behålla sina jernvägar sjelfva? De nuvarande bolagen hafva ju skött trafiken på ett oklanderligt och för alla parter tillfredsställande sätt, några särskildt trängande skäl för inköp har jag mig icke bekanta, åtminstone hafva några sådana icke blifvit framställda, och då tycker jag, att det ej är att undra på, om de nuvarande innehafvarne önska få behålla sin egendom och på goda grunder önska sjelfva skörda frukten af sin företagsamhet.

Herr talman, jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr vice talmannen: Något nytt har jag egentligen icke att säga. Lång var debatten i fjol, lång har den äfven varit i dag. I fjol uttalade jag mig temligen vidlyftigt i frågan, men kammaren behagade likväl finna, att det är min pligt att äfven i dag uttala mig, då frågan kommit från det utskott, till och med från den afdelning, hvars förhandlingar mig åligger att leda. Jag skall försöka, då mycket redan är sagdt, att endast beröra några af hufvudpunkterna.

Den första fråga, som framställer sig för mig, är den: är detta förslag af samma natur, som de inköp vi förut gjort? Jag tror ej, att någon kan påstå, att så är fallet. Vi veta litet hvar af oss, hvilka särskilda skäl förmådde Riksdagen att lemna sitt bifall till inköpet af Motala—Mjölby jernväg. Vi veta äfven, att frågan om inköpet af utfartsvägarne i Norrland var af en helt annan karakter. Den flere mil inne i landet gående stambanan hade inga utfartsvägar; man köpte då dessa små jernvägsstycken, som funnos, byggde om dem och förde dem fram till stambanan. Det var dessa inköps natur och således något helt annat. Sundsvallsbanan hade, till följd af att Norra stambanan först afsetts att blifva smalspårigare än förut varande stambanor, fått en annan spårvidd än den uppåtgående stambanan, och när den skulle ändras, var det naturligtvis statens pligt att framträda och köpa den. Hvad beträffar motiven för inköpet af Gellivarebanan, tror jag vi alla kunna vara ense om, att den frågan ej skådades ur samma synpunkter som här, utan helt andra ledde be-

slutet då. Jag kan därför ej finna annat — och jag uttalade det i fjol — än att vi stå vid ett nytt system, som man vill öppna porten för. Detta är det första steget. Utskottet har ingalunda, såsom reservauterne påstå, sagt, att efter detta *måste* nya inköp ske, utan blott att det är *sannolikt*, att det kommer att ske. Och derom är jag fullt öfvertygad, och jag tror, att en hvar, som hört debatten i dag och de argument som anförts, skall finna, att denna mening är fullt riktig. För att kunna framdeles utföra, hvad här af de olika talarne framhållits såsom önskvärdt, kan icke gifvas annan väg än inköp och inköp i stor skala.

Här nämnde ju en talare nyss, att meningen aldrig varit att göra statens jernvägar till en lukrativ affär utan endast att de skulle bära sina utgifter. Ja, den meningen kan man tala om, men endast under en förutsättning: att statens jernvägar gifvas en sådan omfattning, att icke åtgärden blir en afgjord orättvisa emot dem, som ej blifvit gynnade med stambanor utan med egna krafter och stora uppoffringar fått förskaffa sig jernvägar sjelfva, och hvilka då komma i den ställning, att antingen skulle de ej taga hänsyn till sina trafikanters fordringar att bli likställda med trafikanterne å stambanorna eller skulle de förlora hela beloppet, som blifvit nedlagdt i anläggningen och kanhända till och med ej kunna fullgöra sina förbindelser. Vill jag gå den vägen, att jag vill understödja en eller annan näring medelst låga fraktafgifter, måste naturligtvis staten, om den ej vill vara orättvis, icke behandla den, som den behandlat väl förut, ännu bättre och den, som den förut behandlat mindre väl, ännu sämre. Statens *måste* ovilkorligen besluta sig för ett större jernvägsinköp; annars kan den vägen icke begagnas. Och det är denna väg jag anser vara farlig att beträda, och det är med afseende derpå det sista stycket i utlåtandet blifvit uttaladt, vid hvilket herr Benedicks fäste sig, då han sade nyss, att om den åsigten varit gällande i statsutskottet på 1850-talet, hade ingen enda jernväg funnits i vårt land. Men — det är en väsentlig skilnad att låna penningar för att framskaffa en kommunikation och att låna penningar för att öfvertaga en, som redan finnes och som oklanderligt funktionerar. Detta är mitt ena skäl. Jag vill ej börja slå in på denna väg. Jag anser den ur många synpunkter äfventyrlig, och jag vill ej börja detta utsträckta inköpande af jernvägar, som för mig hägrar bakom detta förslag.

Men jag har en annan synpunkt. Den anses — det vet jag — af många nästan såsom ett känslöskäl. Jag skall gerna taga emot namnet, ty det dikteras för mig af hvad jag anser vara känslan af det *rätta*. — Halländingarne begärde — såsom nämndes — att få en stambana genom Halland, de anslogo en million för ändamålet, om staten ville bygga den. De kommo till regeringen och — afvisades. De vände sig genom motionärer till Riksdagen; Riksdagen svarade: vi vilja ej utvidga stambanenätet i södra delen af landet, men tillade, att möjligen efter närmare utredning skulle Riksdagen kunna lemna lån. De återkommo med begäran om lån. Bolag hade bildats; enskilde, kommuner, landstinget tecknat aktier. Riksdagen afvisade

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.*
(Forts.)

Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)

deras begäran. Året derpå lemnade Riksdagen ett låneanslag, och jernvägen kom till stånd, det vill säga de två nedersta delarna. Den tredje fick låneunderstöd några år efteråt på grund af en kongl. proposition. Riksdagen har således afvisat tanken på att göra denna jernväg till statsbana, skjutit bort det bidrag, som bjöds, om Riksdagen ville göra den till statsbana, men — nu bär affären sig, den börjar få goda inkomster. Då säger Riksdagen: "Det ligger ett vilkor i koncessionen, vi hafva aldrig begagnat detta vilkor förut, men nu vilja vi begagna det, därför att det här ser ut att vara en bra affär och blifva en ännu bättre; nu vilja vi ha den för statens räkning." Jag tycker icke att detta är lämpligt och — jag ber om ursäkt om jag tillägger det ord, som nyss klandrades — värdigt att på detta sätt och med dessa motiv framträda. Vilket i koncessionen finner jag vara godt, men godt ur andra synpunkter än den, att staten först skulle invänta, huru ett företag utvecklade sig ekonomiskt och derefter bestämma om öfvertagande af affären. Jag säger således: vilkoret finner jag vara godt, om verkligen stora statsskäl tala för dess användande, men endast då. Om till exempel en jernvägs-linie trafikeras illa eller illa underhålles eller allmänhetens intresse icke tillgodoses, då kan jag tänka mig detta nödtvång lämpligt och riktigt. Det kan ju ock tänkas sådana ändrade förhållanden, att en bana rent af behöfver ombyggas. Jag förstår dylika anledningar, men de andra motiven förstår jag icke.

Föreligga nu giltiga skäl? Samtrafiksaftalen med utlandet säger man; och det säges af reservanterne, att de eljest skulle förmedlas af de enskilda jernvägarne. Jag vet icke, om det någonsin har händt, att man fordrat deras bemedling. Min erfarenhet talar om motsatsen. Om vid sådana underhandlingar ombud från bolagen varit närvarande, så ligger väl ej något ondt deri, och ej heller har jag från något håll hört uppgifvas, att någon olägenhet kommit deraf. Nu vore det ju mycket angenämt för staten, om staten skulle kunna för sina jernvägar endast fråga efter hvad som passar bäst för dem. Men jag vågar påstå, att, äfven om staten eger dessa jernvägar, kan icke denna ståndpunkt vidhållas, därför att staten måste taga hänsyn till andra intressen och — låtom oss icke säga de enskilda jernvägarnes intressen, utan deras trafikanters intressen. — Då det emellertid nu ej visat sig några olägenheter, hvad fins det för skäl att tro, det sådana skola uppstå?

En ny ångfärja kommer till stånd, utmynnande i Malmö vid statens jernvägsstation. Jag föreställer mig, att derigenom får staten, äfven om den ej eger banan vid Helsingborg, sina jernvägar förbundna med det kontinentala nätet, så att den fritt kan göra alla aftal och uppgörelser. Och jag tror äfven, att den härigenom får en förmåga att utöfva ett så stort inflytande vid uppgörelserna, att någon fara för framtiden ej kommer att ega rum.

Såsom jag nyss nämnde, är den mig motbudande, denna tvångs-inlösen af vestkustbanan. Om denna inlösen skulle i framtiden behöfvas, hvilket jag tror ännu ej visat sig, ty trafiken har varit mycket väl skött, så har man ju alltid b)-vilkoret kvar. Det blir

dyrare, säger man. Men jag vet ej, hvarför man axiomatiskt bör antaga, att dessa jernvägar ovilkorligt skola inköpas. Här har nämnts, att det uppstått spekulationer på aktier. Förra riksdagen tog jag mig friheten visa, hvilka som egde aktierna. Det är till största delen kommuner, och jag tror ej, att dessa gerna afstå dem, emedan de hafva stora intressen att bevaka. Det nämndes ett fall, då en kommun sålt sina aktier, men jag tror, att detta enda fall ej är mycket bevisande. I allmänhet vilja nog kommunerna gerna behålla dem kvar.

Här har vidare en talare yttrat sig anmärkande mot, att statsutskottet hyser tvekan, om denna banas nuvarande goda inkomster skulle i samma mån kvarstå, derest banan komme i statens hand. Ungefär så var hans uttryck. För min del tror jag — och jag vill dervid bestämdt betona, att jag önskar, det detta ej måtte anses såsom något klander mot jernvägsstyrelsen, som jag ej vill klandra — att det ligger i en statsbanas natur, att utgiftsprocenten kommer att ställa sig högre, detta derför, att anspråken sättas alltid högre på staten än på den enskilde — högre på statens banor än på enskilda. Jag tror det blir dyrare äfven derför, att formen är i viss mån tyngre, hvarjemte anspråk på fraktnedsättningar, på personalen, på allt ställas på ett helt annat sätt der, än hvad man nöjer sig med vid de enskilda banorna. Utgiftsprocenten måste bli högre, och detta bestyrkes, om man granskar jernvägsstyrelsens berättelse. Nu vill jag dock förutskicka, att allt tal om utgiftsprocenten är temligen löst. Ty härvidlag beror det väsentligen på hvad som transporteras på banan, hvilka reparationer den undergår, och en massa särskilda omständigheter, som inverka på den, så att den i och för sig icke ensam är bestämmande. Men det har i Kongl. Maj:ts proposition lemnats den ett vitsord, och jag vill äfven här beröra den helt kort. Om man ser i den kongl. propositionen, jmföras der vissa statsjernvägar med de enskilda, som nu äro ifrågasatta till inköp. Först vill jag dock göra den anmärkningen, att en faktor, som ovilkorligen inverkar här, är trafikens intensitet, och den är hos de här uppgifna statsbanorna ej obetydligt högre än för vestkustbanan. År 1893 utgjorde brutto-

för Katrineholm—Hallsberg	10,600
„ Katrineholm—Norrköping	12,300
„ Elmhult—Malmö	16,700
„ Falköping—Göteborg	20,700
„ Töreboda—Falköping	12,600,
då deremot för samma år	
Skåne—Hallands jernväg hade	7,400
Mellersta Hallands	7,600
Göteborg—Hallands	9,400
Landskrona—Engelholms	5,400
Malmö—Billesholms	7,500.

Jag kan äfven åberopa erfarenhet från utlandet och ber att få läsa upp några ord af en utländsk författare. Arbetet är visserligen några år gammalt, men jag har den senaste tiden varit så ansträngd, att jag ej hunnit leta fram nyare arbeten. Han säger, att det fram-

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

går i sjelfva verket af alla jemförelser, att "jernvägsdrift genom staten är dyrare än genom enskilda; i detta afseende fins någon invändning ej att göra". Arbetet är af Leroy Beaulieu. Han bifogar, för att bevisa detta, en tabell; den är upplysande, ehuru flera år gammal. Jag vill ej i dess helhet läsa upp den. Den upptager banor från alla olika länder, och jag tror, att af 28—30 fall är det ej mera än tre gånger, ett motsatt förhållande, än hvad ofvan angifvits, egt rum. Jag tror således, att statsutskottet ej saknat skäl till detta uttalande, och jag tror ej heller, att statsutskottet varit utan skäl till uttalande, att det skulle bli ännu större kostnader, än som beräknats, innan banorna blifva i fullgodt stambaneskick. Derom vill jag dock ej yttra mig nu; den frågan är redan berörd. Vi stödjade oss nemligen på de handlingar, som kommo till oss i fjol, och vi stå kvar vid vår dåvarande uppfattning. Exempelvis kan jag ej frångå den tanken, att staten ej länge lever inqvarterad i främmande stationshus. Jag tror det icke. Det står visserligen nämndt i den kongl. propositionen, att det har skett utan olägenhet förut. Ja, det har skett, men på hvilka ställen? Vid östra stationen — derom behöfver jag ej vidare yttra mig — och vid Herrljunga, der stationshuset eges af enskildt bolag, men hela trafikens skötsel besörjes af staten.

Jag skall ej längre upptaga kammarens tid. Jag har redan talat länge nog. Den varning jag i fjol uttalade, den uttalar jag i år äfven. Jag tror, att den väg man ännar beträda är farlig och leder till konsekvenser, som äro betänkliga nog. Jag kan icke sluta med annat än en liffig önskan, att, huru det än går med denna fråga, det måtte lända till vårt lands lycka, hvad som sker.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr talmannen tillkännagaf, att anslag utfärdats till sammanträdet fortsättande kl. 7 på aftonen.

Herr Billing: Såsom reservant ber jag att få säga några ord särskildt med anledning af hvad herr vice talmannen anförde. Jag skall icke uppehålla kammaren mera än några få minuter, då jag naturligtvis icke vill ingå i detaljfrågor; men jag anser mig böra å reservanternas vägnar å nyo uttala, hvad som redan förut af dem blifvit anfördt: att man lär väl icke vara fullt berättigad till att säga, att hufvudskälet för reservanternas framställning är det, att inköpet af denna bana skulle vara en god affär.

Såväl regeringen som reservanterna hafva framlagt mycket större och allvarligare skäl än detta. Den omständigheten, att inköpet anses vara en god affär, är icke egentligen ett skäl, utan den är ett vilkor, som gör ett aktande på de egentliga skälen möjligt. Hade affären varit dålig, så hade man ej vågat sätta inköpet i fråga. Men eftersom man har stora och goda skäl för detta inköp, har man ansett sig kunna påyrka det, då det tillika är uppvisadt, att det icke är en dålig affär.

Vidare ber jag att för egen del få säga, att det synes mig, som om alla talare från båda sidor vore ense om en sak, nemligen derom,

att det varit önskligt, att denna bana hade anlagts af staten på 1880-talet, och sålunda alltifrån 1880-talet varit en statsbana. Men om man nu är ense om detta, så bör man väl också vara ense om, att önskligt är, att den nu blir en statsbana, om icke starka öfvervägande skäl hindra detta.

Det enda skäl, som på mig har gjort något intryck såsom mot-skäl, är hänsynen till halländingarnes önskningsar. Dessa äro efter min uppfattning fullt befogade, från deras sida sedt; och jag känner mig tilltalad af hvad herr vice talmannen kallade känsloskäl. Men jag anser dock, att det äfven anförts tillräckligt goda grunder för det påståendet, att man i detta afseende, om man inköper vestkustbanan, icke blott icke gör något juridiskt orätt, utan icke heller något moraliskt orätt.

Här är ett kontrakt gjordt mellan staten och egarne till dessa jernvägar, och enligt detta kontrakt har staten inlösningsrättighet. Sådana koncessionsvilkor, hvarom här är fråga, hafva väl dock icke blifvit intagna endast för att göras gällande, när det är fråga om dåliga banor, utan äfven i afseende på goda banor.

Jag anser mig därför fullt berättigad till att yrka bifall till Kongl. Maj:ts framställning.

Herr statsrådet Groll: Då Kongl. Maj:t nu funnit sig af förhållandena manad att än en gång underställa Riksdagen frågan om inköpet af vestkustbanorna, har detta naturligtvis varit föranlett af öfvertygelsen om nyttan och nödvändigheten af, att dessa banor blefve åt staten förvärfvade. Redan förra riksdagen hade jag tillfälle att uttala de skäl, på hvilka denna åsigt egentligen stöddes, och jag ber att ännu en gång få framhålla några af dem.

Här är det — säga hvad man vill — fråga om att förvärfva utfartsvägar för hela Sverige till en så godt som helt och hållet landväga trafik med kontinenten. Jag frågar, om det för närvarande kan finnas något större ekonomiskt jernvägsintresse än detta, sedan vi nu, så godt vi kunnat, fyllt behovet af en stambana, som sträcker sig söderifrån ända upp inom polcirkeln. Man frågar då: hvad betyder det, att staten får dessa utfartsvägar till kontinenten i sin hand? Det är ganska eget, att man kan uppställa en sådan fråga med betvivlande af nyttan och behovet för staten af dessa jernvägar. Ingen har betviflat, att det är nödvändigt för statens jernvägsekonomi att ega utfartsvägar åt östra sidan af Sverige, oaktadt vi veta, att hela den stora trafiken egentligen drager sig söder- och vesterut, der vi skola få luft och dit vi måste ut. När staten på grund af de vilkor, som stadgats, då concession medgafs åt ifrågavarande jernvägar, kan få i sin hand magten öfver dem, skall då staten släppa tillfället dertill ifrån sig och låta dem stanna i de enskilda händer, der de äro? Det är alldeles naturligt, att, i synnerhet när landet hyllar det ekonomiska system, som för närvarande gör sig gällande här i riket, staten måste ega dessa utfartsvägar. Det är gifvet, att så länge dessa banor ligga i enskilda bolags händer, måste dessa se till på hvad sätt de skola

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. västkust-
banan.
(Forts.)

kunna göra dem för sig så fördelaktiga som möjligt, och endast i den mån, sådant ovilkorligen måste ske, komma de att se till hvad de kunna inrymma åt de allmänna intressena. Konsekvensen deraf blir, att så snart det är fråga om export, komma alltid dessa jernvägar, då exporten *måste* fram öfver den sträckan, att strama till trafiken, så att bolagen pressa ur den största möjliga vinsten. Så långt bolagen kunna finna med sin fördel förenligt, söka de att hålla taxan så hög som möjligt. Men deraf blir naturligtvis vår export lidande. Ser jag åter på importen, gäller der ett helt annat förhållande. I afseende å den förhåller det sig nemligen så, att utlandet behöfver ej sälja uteslutande till Sverige eller företrädesvis lägga an på Sverige, utan det har hela världen öppen till marknad. Till följd deraf måste jernvägarnes egare, om de skola kunna påräkna någon vinst eller någon trafik från utlandet, söka draga till sig denna trafik genom att åt densamma medgifva åtskilliga förmåner. Och då torde det vara för en hvar tydligt och klart, hvori dessa förmåner komma att bestå. Det blir sänkta jernvägsfrakter, så att godsafsändarne finna för sig fördelaktigt att låta godset gå öfver den ifrågavarande leden.

Det finnes en myckenhet af gods, som icke utan skada kan omlastas. Så länge vi icke haft ångfärjan, har det godset måst söka sig fram öfver vattnet, med omlastning i och ur fartyg, och det har varit en risk, som lastafsändaren har måst beräkna. Nu går naturligen sådant gods hellre öfver ångfärjan utan omlastning till destinationsorten. För att jernvägsbolagen skola kunna draga åt sig denna trafik, sänka de, om jernvägarne skötas uteslutande med hänsyn till delegarnes intressen, taxan så mycket som möjligt, och den utländska varuafsändaren finner till följd deraf med sin fördel förenligt att låta godset gå den vägen. Följden blir så småningom, i den mån dessa förhållanden blifva kända i utlandet, den, att denna väg blir den egentliga infartsvägen till Sverige för en stor mängd gods, och det under sådana förhållanden, att ovisst torde vara, om de satta tullarne kunna anses vara tillräckligt skydd för våra inhemska producenter. Jag vill icke säga, att detta kan, åtminstone till en början, göra sig känbart på så synnerligen långa håll, men säkert är, att för vårt närmaste grannland Danmark lär det nog icke blifva svårt att på denna väg konkurrera i flera afseenden, om nemligen taxorna sättas tillräckligt låga, och det torde de enskilda bolagen icke vara obenägna att göra, ifall de på det sättet kunna draga till sig trafik. Vi hafva redan sett exempel på, att det kommit vagnslaster af maskingods ända ifrån södra Tyskland och Österrike, och ju mera utlänningarne blifva bekanta med den nya traden, desto mera komma de naturligen att begagna sig af densamma, emedan den underlättar deras konkurrans med våra egna artiklar. Jag anser denna utfartsväg och denna infartsväg såsom en statens tillhörighet utgöra ett komplement till hela vårt ekonomiska system. Nu har den ärade ordföranden i statsutskottet förmenat, att ifrågavarande trafikled icke kan anses såsom en utfartsväg för vår trafik, utan att här egentligen endast är fråga om ett vanligt inköp af enskilda jernvägar, och han fruktar för konsekvenserna. För min del fruktar jag icke alls för dem, ty jag är alldeles öfvertygad om,

att det kan icke uppvisas en enda större trafikled, som har den speciella betydelse som denna, och att således denna fråga icke alls står i förbindelse med frågan om inköp af enskilda jernvägar i allmänhet. Jag har anledning förmoda, att det finnes åtskilliga som tänka, att hvad jag nu yttrat icke är riktigt, utan att statsutskottets ordförande har rätt; och jag har hört sägas, att under min frånvaro här uttalats någonting om, att inköp af enskilda banor i utlandet för statens räkning skulle slagit mindre väl ut. I afseende å förhållandet i Preussen har jag genom beskickningen i Berlin sökt införskaffa upplysningar, huru med statens inköp af enskilda jernvägar egentligen hänger tillsammans, och ministern har från fullt tillförlitligt håll fått upplysningar, efter hvilkas omförmälände han tillägger följande: "Indirekt kan man sluta sig till, att inköpet af privatbanorna lemnat ett utmärkt resultat. Detta framgår bland annat deraf, att medan det parti inom landtdagen, hvilket motsatte sig inköp af privatbanor i slutet af 1870-talet, bestred regeringens uppgift att inköpet redan första året förräntat sig med omkring 3½ procent, påstående att man icke kunde uppskatta ränteaftkastningen till mer än 3 procent, så är man nu uppe på en medelafkastning af omkring 6 procent på alla preussiska statsbanor tillsammans, ehuru staten under tiden byggt en del s. k. sekundära banor, hvilka enligt ungefärlig beräkning lemna ingen eller högst ringa behållning". Såvidt jag kan förstå, äro dessa ord af den betydelse, att åtminstone ingen inom denna kammare bör kunna komma och säga, att icke statens inköp af privatbanor i Preussen visat sig gynnsamt. Men frågan härom lemnar jag för min del å sido, ty den har icke annat än indirekt att göra med den föreliggande.

Vidare sade statsutskottets ordförande i sitt anförande: "Dessa banor skötas väl, hvarför är det då nödvändigt att köpa dem?" Ja, svaret derpå ligger i hvad jag redan anført. Och så antyder han, att utgiftssumman skall blifva högre, ifall banorna komma i statens händer. Han förutsätter derved, att staten icke skall kunna hafva tillräcklig motståndskraft mot de anspråk, som från enskildas sida framställas. Men deremot kräver han af staten en mycket stor handlingskraft i ett annat afseende, och det är när han säger, att staten behöfver icke dessa banor, ty ännu har det icke visat sig några missbruk från egarnes sida i förhållande till allmänheten eller hela landet, och skulle det komma att visa sig sådana, då har staten magt att antingen med taxan i hand eller med inlösningsrätten afhjälpa sådana missbruk. För min del tror jag, att detta kan blifva ganska svårt för staten, ifall dessa jernvägar jemte andra enskilda jernvägar lägga sig deremot, och när den tiden kommer, åtminstone första gången, då Kongl. Maj:t vill begagna sig af detta statens prerogativ, undrar jag, huru det kommer att låta från åtskilliga håll.

Vidare talas om att utgiftsprocenten för statsbanorna ställer sig temligen hög. I det afseendet vill jag blott säga, att det måste erkännas, att i allmänhet ställer sig utgiftsprocenten något högre, och i vissa fall ganska betydligt högre, på statens banor än på vissa enskilda banor, men det beror på många omständigheter, hvilka jag

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. västkust-
banan.
(Forts.)*

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. västkust-
banan.*
(Forts.)

till någon del utvecklade förra året. Det klandras af utskottet, att i propositionen till jämförelse framlagts uppgifter om utgiftsprocenten för vissa bandelar, hvilka med afseende å trafikintensitet icke kunde jämföras med västkustbanorna, och ordföranden i statsutskottet ansåg i sitt anförande, att dessa statsbandelar i förevarande afseende icke vore kommensurabla med de till inköp föreslagna banorna. Det är många faktorer, såsom han också erkände, som spela in i dessa förhållanden, men jag tror för min del, att när man skall jämföra förhållandena banor emellan, kan man lättast göra det, om man i jämförelsen intager banor, som ligga intill hvarandra, ty der är trafiken till sin beskaffenhet i allmänhet väsentligen likartad. För öfrigt är det mycket svårt att af de siffror, man finner i jernvägsstatistiken, bedöma förhållandet i detta afseende, och man måste mycket noga undersöka hvarje särskild bana för att komma till klarhet härutinnan.

Hvad emellertid beträffar våra statsbanor i förhållande till främmande länders statsjernvägar, vill det synas, som om våra statsbanor icke administreras dyrare än åtminstone åtskilliga andra länders. Jag skall bedja att få nämna några få siffror. Under år 1894 gáfvo de svenska statsbanorna i ränta å anläggningskostnaden 3,07 procent, de norska 1,06 procent, de danska 2,08 procent och de finska 2,48 procent. Således, af alla de skandinaviska statsbanorna stå de svenska härutinnan främst. Likaså i afseende å utgiftsprocenten. Den är för de svenska statsbanorna 66,26 procent, för de norska 82,9 eller nära 83 procent, för de danska nära 80 procent och för de finska något öfver 70 procent. I Tyskland, i synnerhet i Preussen, gifva statens jernvägar betydligt mera och det oaktadt dessa så förkättrade inköp af enskilda jernvägar. Der, i Preussen, är utgiftsprocenten 61,64 och räntan å anläggningskostnaden 5,27 procent.

För öfrigt kanske jag bör i detta sammanhang nämna något vidare om svenska statsjernvägarne finanser, då sådant möjligen kan inverka på benägenheten eller obenägenheten för inköp af ifrågasvarande jernvägar. Med detta års slut kan man nästan med full visshet påstå, att statens jernvägar bära sig, d. v. s. att från och med detta års slut behöfva vi icke betala i skattemedel ett enda öre såsom ränta för att vi hafva hela det stora statsjernvägsnätet. Det är nemligen förhållandet, — såsom synes framgå af statsutskottets utlåtande för i år n:o 41, som redogör för räntan å statens utländska lån och huru mycket af denna ränta som icke kan genom inkomster betäckas, utan måste betalas med skattemedel — att denna ränta utgör allenast något öfver 800,000 kronor. Icke ens hela detta belopp, 800,000 kronor, lärer dock belöpa på jernvägarne, utan deraf lärer falla en del på några andra ändamål, för hvilka lån upptagits. Men äfven om jag skulle antaga, att dessa 800,000 kronor belöpa på jernvägarne, så vill jag nämna, att statens jernvägar hafva i år redan lemnat 400,000 kronor mer i inkomst än förra året vid denna tid, och om inkomsterna också icke stiga så mycket under den följande delen af året, kan väl ändå antagas, att de komma att uppgå till omkring en million mer detta år än förra året. Om vi nu beräkna utgiftsprocenten till ungefär 70, så kunna herrarne sjelfva räkna ut, hvad

som af denna förhöjda inkomst står kvar såsom nettobehållning; det är 300,000 kronor. Återstår således att fylla 500,000 kronor. Då vill jag erinra om ett förhållande, som säkerligen icke alla i riksdagen känna eller hafva tänkt på. Såsom vi veta, började statens jernvägar att byggas 1854 eller för 40 år sedan. Under den tid, som derefter förflutit, hafva af trafikmedlen användts till nybyggnader och ny materiel icke mindre än 18,344,000 kronor. Denna siffra representerar icke kostnader för underhåll, utan för nybyggnad och nyanskaffning, så att den anger en kapitalbehållning. Vidare hafva jernvägarne måst bilda sitt eget rörelsekapital under dessa år, och det har nu uppbragts så, att det ungefärligen torde hafva nått sin jemn-vigt. Detta kapital uppgår nu till icke mindre än 6,737,000 kronor. Läger jag tillsammans dessa poster, visa de en kapitalbildning sedan jernvägarnes tillkomst af icke mindre än 25 millioner kronor. Fördelar jag så denna summa på de 40 åren, sedan jernvägarnes byggande börjades, hafva vi således för år en ytterligare behållning å jernvägarne af minst 500,000 kronor, som jernvägsstyrelsen samlat. Lägges till denna siffra hvad som årligen har inlevererats till statsverket, så så tror jag, att man bör kunna vara ganska nöjd med det resultat, som statens jernvägar lemnat. Jag har ansett mig böra framhålla detta med anledning af den missuppfattning, som är rådande i afseende på förvaltningen af våra jernvägar. Det har blifvit nästan ett slagord, att de skötas illa. Enligt mitt förmenande skötas de utmärkt väl i stort taget. Då det gäller en förvaltning, som omfattar 12,000 människor, är det ju klart, att det kan finnas några missförhållanden här och der, men i stort taget skötas våra jernvägar, jag upprepar det, utmärkt väl. Utländingarne erkänna det, men vi erkänna det icke. Jag tror, att de af oss, som sett, huru det går till på utländska jernvägar, och härmed jemföra, huru det går till på våra svenska statsbanor, skola erkänna, att vi hafva dessa i ett utmärkt skick, och att vi vid dem hafva en personal, som är en heder för landet. Trots detta, som naturligtvis kostar icke så litet, kunna dock våra statsbanor lemna en sådan afkastning, som jag nämnt.

Hvad nu beträffar inköpet af vestkustbanorna såsom affär betraktadt, så, ehuru i åtskilliga morgontidningar förekommit en uppgift, att dessa banor icke skulle lemna mera än 2 procent, när de komma i statens hand, tror jag icke, att jag för denna kammare behöfver framhålla, att denna uppgift är rent af absurd. Man har rört sig med medeltalssiffror, som äro alldeles vilseledande. Att taga en medeltalsberäkning för hela landet, då mera än en femtedel af banorna gå med förlust, och sedan, utan afseende på, huru det ställer sig för vestkustbanorna, lägga denna beräkning till grund för beräk-nande af inkomster af vestkustbanorna, sedan dessa kommit i statens hand, det är orimligt. Icke heller behöfver jag upprepa den jemna stigning i inkomst, som år för år egt rum å vestkustbanorna. Inkomsterna hafva ökats betydligt för hvarje år. Jag vill nämna, att äfven för detta år visar sig en betydlig stegring i inkomsterna. Redan för januari, februari och mars månader hafva inlutit i trafikinkomster på de 5 banorna 96,916 kronor mer än i fjor. Man kan således tänka

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

sig möjligheten af, att det i år blir en ökning i trafikinkomster på 300,000 å 400,000 kronor. Om man betraktar inköpet ur affärs-synpunkt, så skulle denna affärs värde detta år stiga med millioner. Jag nämner detta blott för att antyda, huru inköpet ställer sig såsom affär. För min del anser jag, såsom sagdt, icke detta vara hufvudändamålet, utan det är, att staten skall komma i besittning af utfartsvägarne till kontinenten.

Herr Björnstjerna: Den åsigt i frågan, jag hyser, har blifvit så klart och väl uttalad af flere i dag, senast nu från statsrådsbänken, att jag skall inskränka mig till några ord. Ända från början har jag ansett det vara en stor lycka, att staten sjelf tagit om hand byggandet af de väsentligaste banorna inom landet. Att denna bana är en bland de allra viktigaste, det lär icke någon kunna bestrida. Det är, som förr har yttrats, beklagligt, att icke staten genast har tagit denna bana om hand och anlagt den, men när den nu blifvit med understöd af statsmedel byggd, så anser jag, att det är en ovilkorlig pligt för staten att äfven söka att komma i besittning af denna bana. Den utgör, såsom så ofta framhållits, den viktigaste utfartsvägen från hela vestra Sverige och äfven från Norge till utlandet. Ju mer dessa genomgående tåg organiseras från hela vestra Europa öfver Öresund till de svenska jernvägsbanorna, desto mera måste äfven staten hafva denna bana i sin hand för att kunna reglera trafiken och afsluta öfverenskommelser med främmande länder. Här har visserligen framhållits, att det ur finansiell synpunkt skulle vara ganska farligt att låna upp så många millioner, som banan sedermera icke skulle betala ränta på, och hvilka sålunda skulle komma att betunga budgeten. För min del hyser jag icke sådana betänkligheter. Dessa banor äro ju mycket lofvande, och man finner på sid. 11 i utskottets betänkande, att bruttoinkomsten från 1892 till och med 1894 har ökats med 396,000 kronor eller med närmare 200,000 kronor om året. Det är ju för öfrigt bekant, att vid alla banor trafiken har benägenhet att fortfarande ökas. Sant är visserligen, att, om dessa banor komma i statens hand, det kanske blir nödvändigt att nedlägga en hel del penningar på byggandet af nya stationshus o. s. v. Men jag har icke några farhågor för att icke banorna i alla fall skola bära sig och i framtiden blifva en ganska lönande affär.

Särskildt friherre Klinkowström har framhållit, hvilka dåliga affärer ur finansiell synpunkt staten gjort vid sina föregående inköp. Jag vill framhålla, att staten kunde hafva gjort en mycket god affär, ifall Riksdagen hade dertill samtyckt. Det var, när Kongl. Maj:t år 1873 framlade proposition om inköp af Köping—Hults jernväg. Första Kammaren antog förslaget, men detta föll vid gemensam votering. Det föreslagna inköpspriset var 6,000,000 kronor. Bruttoinkomsten utgjorde år 1868 277,000 kronor i rund summa, år 1872 490,000 kronor och 1894 1,022,000 kronor. För min del har jag mycket beklagat, att staten icke då inköpte denna bana, i hvilket fall afkastningen af densamma skulle i väsentlig mån hafva bidragit till att upphjelpa den sämre afkastning af de banor, hvilka af friherre

Klinckowström åberopats såsom af staten inköpta. Det är emellertid icke ur den synpunkten att staten skulle göra en god affär, som jag förordar inköpet af denna bana. Ty jag medgifver gerna, att, när de enskilda orterna med stora kostnader och uppoffringar lyckats få en lönande affär till stånd, de rättvisligen också böra få vara i ostörd besittning deraf. Men stora olägenheter synas mig kunna uppstå, om banan icke kommer i statens hand. Vi hafva i dag hört en representant från Bohuslän, hvilken jag har anledning tro vara personligt intresserad i denna bana, dock på det varmaste förorda dess inköp i statens intresse. Jag kan icke neka till, att det gör mig ondt, när jag ser, huru ledsen man är i dessa län, der banan framgår, att behöfva afstå den till staten. Men jag anser, att, när staten förbehållit sig rätten till inköp, och det är viktigt för staten att komma i besittning af banan, de enskildes fördelar måste vika. Jag hoppas dock, att, om staten kommer i besittning af denna bana, staten också skall söka tillgodose de enskildas intressen genom att på allt sätt underlätta trafiken inom orterna, så att de icke skola få skäl att beklaga sig. Jag yrkar bifall till reservationen.

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

Herr Treffenberg: Jag följde med synnerlig uppmärksamhet den siste värde talarens anförande, emedan jag var intresserad af att erfara, huru vida han skulle till bemötande upptaga ett inkast af en ärad talare på elfsborgsbänken, hvilket inkast, så vidt jag kunnat följa med diskussionen, sedan han uppträd, icke ännu blifvit till bemötande upptaget. Han nämnde, att ett enda skäl funnes, hvilket för honom vore afgörande. Det var den rent militära sidan af saken han framhöll. Han påstod, att inköpet af denna bana skulle vara från nämnda synpunkt så ytterst vådligt, i händelse vi råkade ut för krig. Jag är icke, såsom I, mine herrar, veten, militär, ehuru väl jag anser mig hafva åtskilliga militära instinkter, enär samtliga mina förfäder varit knektar, och jag är således den förste "civilisten". Jag vill dock icke framställa mina åsigtter såsom hafvande anspråk på någon som helst auktoritet, utan vill endast påminna kammaren om ett uttalande, som för många år sedan gjordes i en fråga liknande denna, från ett håll, som jag tror nog en hvar skall vara böjd för att tillerkänna stor betydelse. Det var, då striden stod, om norra stambanan skulle läggas öster eller vester om Sigtunafjärden, och man från den sida, som yrkade på, att den skulle läggas vester derom, framhöll, att det vore så stor våda att lägga den på den östra sidan, emedan jernvägen i sådant fall skulle ligga mera blottad för fiendtligt angrepp, än om den lades på andra sidan. Då yttrade sig vid något tillfälle — tiden och tillfället kan göra detsamma — general Hazelius, chef för topografiska corpsen, att, om en jernväg är egnad att stärka landets krafter under normala förhållanden, d. v. s. under fred, samma jernväg äfven är egnad att stärka landet krafter för kriget. Jag tror, att detta är en mycket riktig tanke. I fall således vestkustbanan betjenar stora ekonomiska och statsintressen, såsom vi hört uppgifvas, så skulle, såvidt general Hazelius' sats håller streck, deraf följa, att denna jern-

Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)

väg jemväl skulle vara äfven ur den synpunkt, friherre Klinckowström framhöll, rekommendabel.

Eftersom jag har fått ordet, vill jag endast tillägga, att jag hoppas, att Riksdagen, som två gånger förut gjort stora missgrepp på det område, hvarom här är fråga, nu igen icke skall göra det för tredje gången. Jag säger med flit *Riksdagen*, ty förebräelsen träffar icke denna kammare, utan Riksdagen i sin helhet. Första gången var, då Riksdagen försummade att inköpa Köping—Hults jernväg. Då var jag med i Riksdagen, och jag minnes granneligen, att Kongl. Maj:t då i sin proposition visade, att nämnda bana gaf, i netto, ränta efter fem procent på den ifrågasatta köpeskillingen. Men inga skäl hjälpte. Man och man emellan i Andra Kammaren trodde man sig finna förklaringsgrunden till det motstånd, som förslaget der mötte, i en viss animositet mot den dåvarande regeringen och särskildt civilministern. Men *öppet* föregafs, att så stora faror voro förknippade med detta inköp, enär om man fölle undan, så skulle genast Sala—Tillberga och Stockholms—Vesterås—Bergslagsbanan komma efter med samma anspråk. Hvilken hade då risken häraf varit? Vi veta, huru dessa banors ekonomi nu ställer sig. Om staten hade nödgats inköpa jemväl dessa banor, så hade staten nu beherskat hela jernvägssystemet rundt omkring Mälaren, hvilket ju hade varit att uppnå ett godt mål, då det icke var förenadt med någon som helst uppoffring.

Man söker skrämma oss dermed, att om vi nu gå in på att köpa vestkustbanan, skola andra jernvägar komma med samma anspråk. Ja, må de vara välkomna, om regeringen kan visa, att staten kan utan finansiell uppoffring göra inköpen, och att tillika samma statsintresse är bundet vid dem, som nu är händelsen med vestkustbanan.

Jag vill icke sluta utan att betyga herr civilministern min erkänsla för att han haft *courage* att åter upptaga denna fråga oaktadt det motstånd, den förra året mötte.

Herr Wijk: Man skall vara innerligt öfvertygad om nödvändigheten att förvärfva dessa banor åt staten för att kunna vara med om att bifalla ett så orättvist förslag som det, hvarom här är fråga. Af utskottsbetänkandet finner man, att den ena banan, som gifver $3\frac{1}{2}$ procent, skall inlösas med 860,000 kronor och den andra banan, som gifver $7\frac{1}{2}$ procent, med 550,000 kronor per nymil. Jag vet ganska väl, att det kommer att invändas, att det visste dessa jernvägars direktioner och aktieegare förut. Ja, det är sant, men saken kan också ses från deras sida. Kunde de väl — då såväl regering som Riksdag några år förklarat, att dessa banor icke skulle blifva statsbanor — förutsätta, att inlösen sedan skulle ifrågakomma.

Jag röstade förra året för afslag och gör det äfven i år, då jag icke kunnat uppleta något skäl för bifall. Ty det att i år skall betalas 640,000 kronor mer än förra året är för mig icke tilltalande. — Jag vill särskildt påpeka, att regeringen handlat fullt konsekvent, då den äfven i år föreslagit samthiga jernvägars inlösen från Göteborg till Malmö. Så icke Första Kammaren. Förra året beslöt kammaren, att man endast skulle inköpa banorna till Helsingborg, och nu i år är

intet yrkande, intet tal härom, utan synes majoriteten inom kammaren hafva ändrat uppfattning, då det nu endast är förslag inköpa samtliga banor till Malmö, hvilket allt tyder på att åsigterna i denna betydelsefulla fråga icke äro stadgade. Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

*Om inköp för
statens räk-
ning af den
s. k. vestkust-
banan.
(Forts.)*

Herr von Möller: Jag är icke vän af hvad man i allmänhet kallar öppen votering, men jag ber i alla fall att denna gång få begagna mig af min rätt att få till protokollet uttala min åsigt, att det är *orätt* och *oklokt* af staten att gå till väga såsom i den kongl. propositionen är föreslaget. Jag vill icke trötta eder, mine herrar — eftersom tiden är så långt liden — med att närmare utveckla mina skäl. De hafva exempelvis i herr Tamm och herr vice talmannen haft så varma förespråkare, att jag icke skulle vilja förminska verkan af deras ord genom att tillägga något. Jag kommer att rösta för utskottets förslag, och detta icke af någon lokal patriotism, utan därför, att jag icke kan handla annorlunda just af hänsyn till staten.

Herr Björnstjerna fälde några ord, hvilka — jag erkänner det — jag icke fullt förstår. Han yttrade, att en af de föregående talarne, ehuru han var bohusläning, hade så varmt uttalat sig för vestkustbanans inköpande. Jag är fullt öfvertygad om, att min vän på bohuslänsbänken både talat och röstar för hvad han anser vara rätt, men jag kan ej underlåta att för kammaren nämna, det jag har mig säkert bekant, att just i Bohuslän väntar man sig såsom en mogen frukt af vestkustbanans inlösen och dess förvandling till stambana denna banas fortsättning längs Bohusläns kuster. Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Sedan öfverläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talmannen i enlighet med de yrkanden, som derunder framstälts, propositioner, först på bifall till hvad utskottet i föreliggande utlåtande hemställt och vidare derpå att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, skulle bifalla Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, samt förklarade sig finna den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande n:o 76, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslår kammaren utskottets hemställan och bifaller Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

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

Ja — 38;

Nej — 89.

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar.*

Föredrogs å nyo lagutskottets den 30 nästlidne april och den 1 innevarande maj bordlagda utlåtande n:o 42, i anledning af väckta motioner i fråga om värden af enskildes skogar.

På framställning af herr talmannen beslöts, att förevarande utlåtande skulle punktvis företagas till afgörande sålunda, att först föredroges i ett sammanhang punkterna 1 och 2 samt derefter hvar för sig öfriga punkter i nummerföljd.

Punkterna 1 och 2.

Herr Poignant: Såsom en af de sex reservanterna mot utskottets betänkande, och såsom den ende reservanten från denna kammare, lär jag icke kunna undgå att uttala och motivera min afvikande mening. Utskottets betänkande innehåller såsom I, mine herrar, finnen, fyra punkter, afseende fyra motioner. De två sista motionerna hafva knappast något sammanhang med de två första, och i fråga om dem är utskottet enhälligt. Den första och andra motionen höra deremot tillsammans.

I den första motionen har herr Hammarskjöld i Andra Kammaren jemte nio andra ledamöter i kammaren föreslagit, "att Riksdagen ville besluta aflåtandet af en skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan, att Kongl. Maj:t ville låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till lag om obligatorisk sådd eller plantering af skog i de delar af landet, der det pröfvas lämpligt, och i hufvudsak i den rigtning, som ofvan blifvit angifven", det vill med andra ord säga i rigtning att erhålla en lag, som stadgar återplanteringsskyldighet. Motionärerna hafva visserligen icke såsom säkert antagit, att denna lag kunde vara lämplig för Norrland och Dalarne, men de hafva ej heller inskränkt sitt skrifvelseförslag att afse endast mellersta och södra Sverige, utan velat, att det skulle omfatta äfven norra Sverige, ifall en sådan lag kunde anses fördelaktig för detsamma.

Den andra motionen, afgifven af herr Johnsson, åtföljes af förslag till lag angående åstadkommande af förbättrad skogsvård. Denna motion är uppgjord, hufvudsakligen i anslutning till det förslag, som det särskilda utskottet vid 1874 års riksdag uppgjorde i anledning af den då till Riksdagen aflättna kongl. propositionen. Utskottet sammanförde då de båda principerna — fridlysningsprincipen och återplanteringsprincipen — i ett lagförslag, afsedt endast för de mellersta och södra delarne af riket. Detta särskilda utskott afgaf nemligen vid samma riksdag ett förslag till lag dels för Norrbottens län ensamt och dels eventuellt för öfriga delar af Norrland, hvilken lag var en dimensionslag. Ehuru utskottet icke uttryckligen inskränkte

det förstnämnda lagförslaget till mellersta och södra Sverige, är alldeles uppenbart, att lagen var afsedd att gälla endast dessa delar af riket. Nu har motionären tänkt sig, att denna lag skulle kunna utsträckas till hela Norrland ända upp till Vesterbottens södra gräns. Och för att göra den för mellersta och södra Sverige afsedda lagen tillämplig äfven för norra Sverige, har han inskjutit ett slags dimensionsbestämmelse, som dock icke har samma betydelse som dimensionsbestämmelsen i norrbottenslagen, hvilken, såsom bekant, har till ändamål att inskränka endast export och sågning af undermåligt virke. Dertill kommer, att motionären föreslagit tillsättande inom hvarje län af en skogsstyrelse, som skulle befordra skogskultur och skogens återväxt, och hvilken styrelse skulle hemta sina tillgångar från en exportafgift å trävaror.

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

Utskottet har afstyrkt alla fyra motionerna. Reservanterna från Andra Kammaren hafva reserverat sig endast med afseende på den första punkten. Fyra af reservanterna säga:

“Enär, enligt vår uppfattning, lagstadganden om en förbättrad skogsvård inom landet i allmänhet äro behöfliga och således lagstiftningen häråt bör egna sin uppmärksamhet, hafva vi, som dock ansett, att en lika lagstiftning för de landsdelar, hvilka ännu äro i saknad af dylika lagstadganden, icke är lämplig, utan att lagstiftningen måhända för olika delar af landet bör ordnas efter de der inom rådande särskilda förhållandena, icke kunnat biträda utskottets förslag om afstyrkande af herr Hammarskjölds m. fl. motion, utan med anledning af densamma yrkat aflåtande af en skrifvelse till Kongl. Maj:t i den rigtning här antydt.”

Den femte reservanten säger:

“Då frågan om införande af lagbestämmelser i syfte att få en förbättrad skogsvård i vårt land till stånd för närvarande står på dagordningen och dess snara lösning är af verkligt behof påkallad, har jag icke kunnat biträda utskottets hemställan om rent afslag på de i ämnet väckta motionerna, utan yrkat, att utskottet måtte med anledning af herr Hammarskjölds m. fl. motion hemställa, att Riksdagen må i skrifvelse till Konungen anhålla, att Konungen måtte låta utarbete och till Riksdagen inkomma med förslag till skogslagstiftning för de delar af vårt land, der sådan ännu icke kommit till stånd.”

Uti min reservation har jag yttrat, att jag anser, att utskottet hade bort tillstyrka Riksdagen att antaga herr Johnssons motion med de ändringar, som jag deri föreslagit, och med uteslutning af de tillägg, som herr Johnsson gjort och som jag anser olämpliga — ett ändringsförslag, som jag formulerat och som finnes i reservationen intaget vid sidan af domänstyrelsens förslag. Men då nu detta ändringsförslag icke har vunnit understöd inom utskottet och tiden är för långt framskriden på riksdagen för att man skulle kunna tänka sig någon närmare granskning af förslaget — utskottet har ej heller ingått i något bemötande af de föreslagna bestämmelserna — kan jag icke yrka bifall till nämnda förslag, utan får jag ansluta mig till reservanterna i Andra Kammaren med hemställan om en skrifvelse. Jag har dock ansett, att skrifvelseförslaget bör i sin kläm hållas mer

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

allmänt, än hvad reservanterna från Andra Kammaren hafva ifrågasatt. Och jag kommer därför att yrka bifall till följande förslag: *att Riksdagen må i skrifvelse till Konungen anhålla, att Konungen behagade låta verkställa ytterligare utredning i fråga om lagstiftningen rörande enskildes skogar och derefter för Riksdagen framlägga det eller de förslag, hvartill utredningen kan gifva anledning.*

Mina motiv för yrkandet på en skrifvelse äro desamma, som i reservationen anförts till stöd för det af mig i lagutskottet framlagda, endast för mellersta och södra delarna af riket afsedda ändringsförslaget. Särskildt må framhållas, att då detta ärende af utskottet företogs till behandling, hade från finansdepartementet till utskottet inkommit och från domänstyrelsen i ett antal tryckta exemplar till Riksdagen aflemnats nämnda styrelsens den 18 sistlidne februari afgifna underdåniga utlåtande med förslag till "lag angående åtgärder till förekommande af förödelse å ungskog." I detta utlåtande anføres, att under den tid, som förflutit, sedan styrelsen den 26 maj 1885 afgaf ett afstyrkande utlåtande angående lagstiftning för den enskildes skogshushållning, hade förhållandena i vissa afseenden ändrats. Allmänt klagades nu öfver, hurusom både i de norra och södra delarne af landet ungskogen tillgripes för export af pitprops, egyptiska sparrar m. m. samt för uttagande af pappersmasseved. Ehuru styrelsen fasthölle sin förut uttalade åsigt, att några fullt effektiva åtgärder till främjande af enskildes skogsvård ej kunde framkallas ensamt genom skogslagar, ansåge styrelsen lagstiftningens mellankomst för de nuvarande ungskogarnes skydd vara af stort allmänt gagn och fullt påkallad af nuvarande förhållanden. Styrelsen hade tänkt sig, att, om de nuvarande ungskogarne kunde skyddas mot sköfling under tiden för deras lifigaste växt, samt god skötsel och vård åstadkommas å afbrukade marker till befordrande af kraftiga och täta ungskogars uppkomst, de viktigaste villkoren blefve uppfyllda för en bättre hushållning å de enskildes skogar.

Detta utlåtande torde vara af så mycket större betydelse, som det gifver vid handen, att hos domänstyrelsen i frågan förefinnes en alldeles ändrad och ny ståndpunkt. Denna nyare ståndpunkts rättighet bekräftas nog också i sin mån deraf, att den gamla skogsstyrelsen, som fans före 1883, för sin del var benägen för en lagstiftning rörande enskildes skogar och har två särskilda gånger framlagt förslag till lagar härom, nemligen för mellersta och södra Sverige, icke för Norrland. Sålunda tillstyrkte skogsstyrelsen 1871 ett förslag till olika skogslagar för olika provinser inom mellersta och södra Sverige. Den tillstyrkte t. ex. för Jönköpings län den två år förut på Gotland införda lagstiftning, som icke utgör någon specifik lagstiftning för Gotland, utan tillkommit på det sätt, att, sedan lagutskottet vid 1868 års riksdag uppgjort ett förslag till allmän lag om skogsvården, men detta förslag i Riksdagen fallit, detsamma följande år antogs att gälla såsom särskild författning för Gotland. Skogsstyrelsen tillstyrkte nu 1871, att denna gotlandslag skulle oförändrad antagas att gälla för Jönköpings län, detta därför att dess landsting begärt en sådan lag, då landstinget hördes öfver frågan; hvaremot skogsstyrelsen tillstyrkte,

att för Elfsborgs län och fem, sex andra län, hvilkas landsting endast begärt en lag angående planteringskyldighet, måtte antagas en lag af den beskaffenhet, dessa län önskat. Men innan frågan hunnit blifva afgjord, hade man redan följande år 1872 inom Elfsborgs län ändrat åsigt, och äfven derifrån begärdes nu gotlandslagen oförändrad. Jag behöfver icke här uppehålla mig vid huru dessa frågor sedermera behandlats. De hafva många gånger varit före i särskilda landsting, men man har icke kunnat ena sig. Ena gången har det varit ett förslag, andra gången ett annat, och af landstinget under de senaste åren gjorda försök att taga initiativ och vända sig till regering och Riksdag hafva misslyckats.

Jag skall nu be att få nämna, huru skogsstyrelsens förslag år 1871 tillkommit. Kongl. Maj:t, som hade för afsigt att till Riksdagen aflåta ett förslag till skogslagstiftning, hade först genom skogsstyrelsen i ämnet inhemtat utlåtande från alla landsting i riket, och samtliga lemnade obestridd statens rättighet att inskrida uti den enskildes skogshushållning, i den mån sådant af förhållandena kräfdes. Fler-talet landsting ansågo emellertid, att tiden då ännu icke var inne för en dylik lagstiftning, som dock tillstyrktes af en del. Detta var anledning till skogsstyrelsens förslag år 1871 med dess hemställan om olika lagar för skilda landstingsområden. När ärendet härpå i följd af en kongl. proposition förekom vid 1874 års riksdag, var det endast fråga om en lag angående återplanteringskyldighet. Detta förslag blef i hufvudsak antaget af Första Kammaren, men i Andra Kammaren antogs det särskilda utskottets förslag, som grundade sig både på principen af återplanteringskyldighet och fridlysningsprincipen. Frågan föll sålunda för den gången. Sedan visade skogsstyrelsen sitt intresse för dess lösning genom att år 1875 försöka en samman-jemkning af kamrarnes beslut, något som särskilda utskottet funnit omöjligt att verkställa. Men denna sammanjemkning lyckades icke framkalla någon vidare åtgärd från Kongl. Maj:ts sida.

Hurusom det egentligen varit domänstyrelsen, som förorsakat, att icke heller under 1880-talet någon allmän lagstiftning om enskildes skogar kommit till stånd, skall jag nu söka visa. Vid 1883 års riksdag upptogs af enskild motionär 1874 års särskilda utskotts förslag. Detta förslag antogs af Andra Kammaren, men föll i Första, dock blott med 54 röster mot 46, som afgäfvos för bifall. Sedan återkom frågan vid 1885 års riksdag. Då hade redan åtskilliga fram-ställda förslag till skogslagstiftning blifvit af Kongl. Maj:t remitterade till domänstyrelsen, men dess utlåtande var ännu icke färdigt, när, såsom jag nämnde, frågan å nyo på grund af enskild motion förekom vid 1885 års riksdag. Lagutskottet förklarade därför, att vid det för-hållande, att domänstyrelsen hade ärendet under behandling och ännu icke deröfver utlätit sig, utskottet icke för närvarande kunde till-styrka bifall till förslaget, och denna hemställan godkändes, såsom naturligt var, i båda kamrarna utan votering. Senare på året afgaf domänstyrelsen sitt utlåtande, som innefattade ett principiellt af-styrkande af lagstiftning angående enskildes skogar. Året derpå före-drogs detta utlåtande inför Kongl. Maj:t, som i anledning deraf fann

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

de uppgjorda lagförslagen icke till någon Kongl. Maj:ts åtgärd föranleda. Så kom ärendet fram vid 1888 års riksdag, då särskilda utskottets förslag åter upptogs af enskild motionär. Frågan kunde gifvetvis då icke få annan utgång, än att, då både regeringen och domänstyrelsen voro motståndare till lagstiftning i ämnet, förslaget äfven vid den riksdagen föll utan votering.

Enär frågan sålunda två gånger fallit, ena gången därför att domänstyrelsen var sysselsatt med utlåtande deri och andra gången därför att styrelsen afstyrkt hvarje åtgärd i saken, så har det synts mig vara sannolikt, att, då domänstyrelsen nu deremot tillstyrkt lagstiftning i ämnet och ett väsentligt hinder deremot således blifvit undanröjdt, Riksdagen skulle finna skäl att lita på domänstyrelsens intyg i fråga om behöfligheten af en skogslagstiftning, och af detta förhållande vill jag draga den slutsatsen, att åtminstone en skrivelse i ämnet bör aflätas. Man kunde visserligen häremot säga, att man skulle kunna lita på att det af domänstyrelsen nu framlagda förslag skall ändock föranleda en utredning och förslag i ämnet till Riksdagen, men detta är dock icke säkert att påräkna. För det första har domänstyrelsen i likhet med motionären herr Johnsson tagit en för mellersta och södra delarne af riket afpassad lag, och sökt göra den tillämplig äfven för Norrland genom en deri inskjuten bestämmelse, hvilken herr Johnsson ansett böra vara en minimidimension och domänstyrelsen funnit hellre böra vara en åldersgräns. Jag vill lemna derhän, om vare sig den ena eller andra bestämmelsen är rätt träffad. Men jag tror, att förslaget *icke* passar för Norrland. En för norra Sverige användbar lag, hvarigenom landet får den lag det behöfver, måste i min tanke innehålla bestämmelser helt olika dem domänstyrelsen ifrågasatt såväl som dem motionären föreslagit. Vidare är att märka, att domänstyrelsens utlåtande icke blifvit infordradt af Kongl. Maj:t, utan att styrelsen, såsom det vill synas, afgifvit det samma med anledning af de vid riksdagen i ämnet väckta motionerna för att tjena såsom en vägledning för Riksdagen vid behandlingen af dessa. Frågan är då, om det icke är nödvändigt, att Riksdagen på det af mig föreslagna sättet uttalar för Kongl. Maj:t sin mening derom, huruvida domänstyrelsens uppfattning skall ega vitsord, då den förklarar sig anse skogslagstiftning nödvändig för alla delar af landet, der en sådan ännu icke kommit till stånd. Som ärendet nu icke kan läggas inför Kongl. Maj:t uti ett fullfärdigt förslag, tror jag således det vara angeläget, att det framläggas för Kongl. Maj:t genom den ifrågasatta skrifvelsen. För öfrigt kommer väl Kongl. Maj:t, förmodar jag, att, om Riksdagen beslutar denna skrifvelse, genom länsstyrelserna infordra yttranden i ämnet från de olika orterna, men det saknas tillräcklig anledning att sätta denna apparat i gång, förrän det blir känt, huruvida Riksdagen nu är för eller mot en skogslagstiftning. Frågan om en skogslagstiftning är visserligen redan delvis föremål för Kongl. Maj:ts pröfning, derigenom att Jemtlands läns landsting redan 1892 ingått till Kongl. Maj:t med begäran om en skogslag, hufvudsakligen anslutande sig till Norrbottens- och Vesterbottenslagarna och afsedd att gälla antingen för hela södra

Norrland, d. v. s. Jemtlands, Vesternorrlands och Gefleborgs län, eller ock för Jemtlands län ensamt. Men detta är en särskild fråga, och den af Jemtlands läns landsting gjorda framställningen läser icke kunna föranleda någon utredning af frågan om behöfligheten af en skogslag för mellersta och södra Sverige.

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

Utskottets skäl för afslag å samtliga motionerna förekomma å sid. 14 och 15 i betänkandet. Utskottet säger till en början, såsom jag tror med rätta, att hos såväl regeringen som Riksdagen gjort sig gällande den uppfattningen, att förhållandena inom landets olika delar äro från hvarandra så vidt skilda, att en lagstiftning för hushållningen å enskildes skogar måste, för att kunna fylla sin uppgift, blifva mer eller mindre olika för särskilda orter. Detta är alldeles riktigt, om man sätter Norrland på den ena sidan och mellersta och södra Sverige på den andra, men icke anser man väl att för mellersta och södra delen af fastlandet kan behövas mer än en skogslag. — Vidare säger utskottet: Man har sålunda ansett, både att lagstiftningens ingripande borde af ett utaf för handen varande förhållanden inom orten uppkommet allmänt behof föranledas, och att de föreskrifter, som ur sådan synpunkt lemnades, skulle efter dessa förhållanden lämpas, och utskottet delar härutinnan de betänkligheter mot en för hela riket likartad lagstiftning på detta område, som i ofvan anförda yttrande af dåvarande chefen för finansdepartementet år 1886 uttalats.

Jag har redan förut förklarat, att jag i likhet med utskottet finner, att en fullt likartad skogslagstiftning för hela riket icke duger. Detta är nu det enda skäl, som af utskottet anförts mot den af motionerna, som afser aflåtande af en skrifvelse, det att lagstiftningen i ämnet icke bör vara gemensam för hela riket. Utskottet har således icke anført något emot en skrifvelse, som *icke* vill frågans lösning genom en lag för hela riket.

Ytterligare anför utskottet: Då med fog kan antagas, att ortens invånare äro närmast i tillfälle att bedöma, om och på hvad sätt lagstiftningens ingripande i den enskilda skogshushållningen kan vara påkalladt, synes frågan derom icke böra underställas de lagstiftande myndigheternas pröfning, förrän en allmännare uppfattning om behofvet och lämpligheten af ett sådant ingripande i någon ort gjort sig gällande.

Jag instämmer häri, men jag anser, att behofvet gjort sig gällande i hela mellersta och södra Sverige med undantag af de skoglösa orterna, och dessa hafva ingen olägenhet af en skogslag. Men, fortsätter utskottet, behofvet skall hafva "funnit sitt uttryck i en framställning från den korporation, som företrädesvis kan anses representera den upplysta allmänna meningen i orten eller länets landsting." Skulle utskottet härmed mena, att statsmagterna, regering och Riksdag, förlorat sitt initiativ och icke ega att pröfva framställningar sådana som den ifrågavarande, utan att landstingen först väckt förslag i ämnet, så är detta att gå för långt. Detta skulle innebära ett absolut veto för landstingen, som möjligen skulle kunna låta rättfärdiga sig, om det vore fråga om en speciallag, men icke här. Men måhända

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

menar utskottet, att, innan de lagstiftande magterna taga hand om saken, landstingen böra höras, och i sådant fall har jag intet emot utskottets åsigt, och jag antager, att om en skrifvelse afgår till Kongl. Maj:t, hvad utskottet sålunda anser önskligt äfven kommer att inträffa.

Mången ifrågasätter nu på fullt allvar nyttan af en skogslag eller möjligheten att stiffta en sådan, som kan göra någon nytta, och jag undrar visst icke på att man på fastlandet hyser tvekan i det fallt, då man icke varit med om att tillämpa någon annan skogslag än dimensionslagarna för Vesterbotten och Norrbotten, och om en sådan lag kan det icke blifva fråga i mellersta och södra Sverige. Beträffande verkningarna af en sådan lag, som kan komma i fråga för dessa delar af landet har man ingen annan erfarenhet än den, som vunnits på Gotland under de 26 år, som förflutit sedan gotlandslagen trädde i kraft. Om denna lags verkningar kan jag nu intyga, att de varit goda och att de skulle hafva varit ännu bättre, om icke lagen haft ett par brister, af hvilka den ena blifvit afhjelpat genom den förra året utgifna nya författningen. Jag syftar dock härvid icke på dimensionsbestämmelsen, utan på en bestämmelse af rent processuel natur. En annan bestämmelse, nemligen om återplanteringsskyldighet vid förelagdt vite, begärdes af landstinget för 20 år sedan, men har ännu icke blifvit gifven; med en sådan skulle lagen emellertid varit till ännu större nytta. Gagnet af en skogslag, tror jag, bör i första rummet sättas deri, att i fråga om skogens brukande, i synnerhet då det gäller små jordbrukare, såsom en framstående författare uttryckt saken, folkseden utöfvar ett mäktigt inflytande. Det erfordras, att lagen framkallar och gifver stöd åt folkseden. Vidare erfordras insigt om skadan af öfverafverkning, af oriktig afverkning och af bristande omtanke om återväxt, och en dylik insigt framkallas i sin mån af en skogslag, som icke väcker motvilja, och sådan har icke gotlandslagen väckt. Den har tvärtom verkat derhän, att den allmänna meningen på Gotland utvecklats så, att den betraktar skogsförödelse såsom en förbrytelse mot samhället. Detta är naturligtvis af mycket stor vikt och verkar mycket mera än straffpåföljden. För att den, som vill afverka skog till afsalu, må kunna undvika lagöfverträdelse med deraf följande förbud och kostnader, vill han gerna, efter hvad erfarenheten visat, rådfråga en skogstjensteman om huru afverkningen skall ordnas. Allmänheten kommer härigenom mera i beröring med dessa tjenstemän, och på detta sätt alstras förtroende för dem. Skogstjenstemännen komma ock i tillfälle att hjälpa de små jordbrukarne vid deras skogshushållning. Jag tror, att blott uti dessa erfarenhetsrön ligger en så stor vinst, att man redan deraf har tillräcklig anledning att införa en skogslag, hvilken icke kan sägas på något besvärligt sätt göra ingrepp i den enskildes dispositionsrätt öfver hans skog, då den blott förbjuder en skogsafverkning af sådan beskaffenhet, att den vid verkställd undersökning pröfvas vara förödande, men tillärer hvarje planmessig, icke förödande afverkning af såväl ungskog som annan skog. En sådan lag kan icke vara afskräckande och den medför goda verkningar. Det har ock på Gotland visat sig, att antalet af anmälningar

om skogsförödelse betydligt nedgått, såväl sådana, som föranledt skogsförbud, som sådana, hvilka ej ledt till vidare åtgärd. Under åren 1870—1875 uppgick sålunda antalet af meddelade skogsförbud till 35, 1876—1880 meddelades 10, 1881—1885 6, 1886—1890 12 och slutligen under de sista fyra åren sammanlagdt 4, eller sålunda i medeltal ett om året.

Jag ber på grund af hvad jag nu anfört att få yrka afslag på utskottets hemställan i denna punkt samt att Riksdagen måtte besluta att i skrifvelse till Konungen anhålla, att Konungen behagade låta verkställa ytterligare utredning i frågan om lagstiftning rörande enskildes skogar och derefter för Riksdagen framlägga det eller de förslag, hvartill utredningen kunde gifva anledning.

Med detta "det eller de" afser jag naturligtvis, att det icke bör bestämdt framställas begäran om vare sig en enda lag eller särskilda lagar för hela riket, utan att Riksdagen bör inskränka sig till en sådan anhållan, att den ifrågasatta lagstiftningen må kunna, om så anses lämpligt, ega rum genom särskilda lagar för skilda delar af landet.

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

Herr Rodhe: Jag tänker mig, att det finnes flera ledamöter inom kammaren, som i likhet med mig vid genomläsandet af utskottets betänkande erfarit något af den känsla af vemod, som brukar följa med krossandet af länge närda förhoppningar. Ja, det kan hända, att till och med en och annan frestats att låta detta vemod stegras ända till bitterhet, om han med synnerlig förkärlek närt tanken, att man snart hos oss måtte få till stånd en så betydelsefull lag som den om skydd för våra skogar. För fosterlandsvännen ligger det i sanning något nedslående deri, att de förslag till skogslagar, som tid efter annan framkommit, alltid tillbakavisats. Än finnes ett fel, än ett annat. Man vill hafva det bästa möjliga och får så intet. Alla erkänna, att värden af våra skogar är af största betydelse och att skogsförödelsen innebär den största fara för vårt land. Alla erkänna, att en lagstiftning rörande den enskildes skogshushållning skulle vara helsosam, alla med undantag naturligtvis af dem, som icke vilja veta af något intrång i den enskildes fria dispositionsrätt öfver sin egen dom. Huru länge skall det dröja, innan vi komma till någon enighet i denna fråga? Skola vi vänta med att få till stånd en lag för skogarnes skydd, till dess vi kanske, snart sagdt, icke hafva några skogar kvar att skydda? De ord, som yttrats af den i frågan mest kompetenta myndigheten, nemligen domänstyrelsen, i dess cirkulär af den 18 sistlidne februari, deri domänstyrelsen, som förut uttalat sig afstyrkande med afseende å lagstiftning för enskildes skogshushållning, nu med bestämdhet tillstyrkt en sådan lagstiftning såsom påkallad af närvarande förhållanden, de orden borde dock öppna ögonen på hvar och en, de borde tagas såsom en uppfordran stäld till oss alla att samlas till endrätlig samverkan för den stora fosterländska uppgiften att få till stånd en lag, som skyddar våra skogar. För att i förbigående erinra om Norrland, som dock icke skulle afses med den tilltänkta lagstiftningen, är det rent af hjertskärande att läsa en sådan uppgift som den, hvilken nyligen gått genom tidningarne, att träd-

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

gränsen flyttas längre och längre nedåt, och detta så hastigt, att det kan iakttagas under en generation, och att således området af beboeliga trakter der är i ständig minskning. Det är upprörande, att utlänningen här skall kunna köpa skogsegendom och bereda sig stor vinst genom att kalhugga densamma för att sedan lemna både egen- dom och land. Det är sorgligt att vid jernvägsstationer och lastage- platser se dessa stora mängder af pitprops och trämasseved, som tagits från en skog, som var alldeles för ung för att mejas bort. Det är sorgligt att iakttaga, huru trakter, som af skaparen smyckats med den härligaste grönska, af tanklösheten eller snikenheten blifvit för- vandlade till kala stenhällar eller värdelösa ljunmarker. Det är sant, att vid sidan af sådan förödelse går en sträfvan i alldeles motsatt rikt- ning, den att få till stånd skog, der sådan förut icke växt. Särskildt hafva dessa sträfvanden visat sig kraftiga i de båda vestkustlänen, i Halland och Bohuslän. I detta hänseende hafva både landsting och enskilde gjort stora uppoffringar, och man kan der glädja sig öfver anblicken af uppväxande skog å tusentals tunnland. Men hvad hjälper detta, då förödelser får ohejdadt fortgå på andra orter? För visso behöfves det en skogslag. Der tränger från landsbygderna ett allt starkare rop fram till Riksdagen, att den måtte bringa en sådan lag till stånd. Innerligt önskande, att denna Riksdag måtte taga något steg mot det åtrådda målet, ber jag att få yrka bifall till det skrivelse- förslag, som framlagts af herr Poignant.

Herr Annerstedt: Då lagutskottet kommit till det resultat, som det föredragna betänkandet i dess två första punkter utvisar, har detta icke berott derpå, att lagutskottet ej varit af den åsigt, att en utveckling af skogslagstiftningen här i landet borde och kunde komma i fråga, men lagutskottet har vid afgifvandet af sitt utlåtande varit bundet af de motioner, som remitterats till utskottet, och det slut, hvartill utskottet kommit, är föranledt af innehållet i dessa motioner. Det förhåller sig med skogslagstiftningen som med all annan lag- stiftning, att det icke är nog att blott lagstifta, utan att beskaffen- heten af den lag, som stiftas, är af väsentlig betydelse. Således, huru mycket man än talar om behofvet af en skogslag, så afhjelpes icke detta, om den ifrågasatta lagen icke är lämpad efter landets för- hållanden och följaktligen dess innehåll icke kan anses vara sådant, att skogens bevarande genom lagen befordras.

Nu har den förhandling rörande skogslagstiftningen, som allt sedan 1874, riksdag efter riksdag egt rum, enligt min uppfattning tydligt utvisat två saker. Den ena är, att, på sätt lagutskottet också anfört, förhållandena i vårt land verkligen äro så olika inom olika delar, att en för hela landet gemensam skogslag icke är tjenlig. Skogsförhållan- dena äro nemligen så betydligt olika, icke blott om man jemför Norr- land och Skåne, utan äfven om man jemför provinser, som båda icke höra till Norrland, t. ex. Vermland och Gotland, att lag, som enligt den allmänna uppfattningen är tjenlig för Gotland, icke skulle vara det i den andra nyss nämnda provinsen. Under sådana förhållanden har utskottet funnit det uppenbart, att utskottet icke kunde tillstyrka

bifall till någon af de två första motionerna, hvilka båda utgingo från grundprincipen af en gemensam lagstiftning för hela riket, möjligen med undantag för de delar, som redan fått särskilda skogslagar och, efter hvad de som gått längst i undantag velat medgifva med undantag för hela Norrland.

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

Den andra omständigheten är, att erfarenheten visat, att lika svårt som det har varit att komma fram till en för hela riket gemensam skogslag, lika lätt har det gått för sig att, om landstinget i en provins varit enigt i fråga om behovet af en skogslag för provinsen och om innehållet i en sådan lag, få till stånd en speciallag i detta ämne för provinsen. Sålunda har först Gotland, derefter Norrbotten och sedan Vesterbotten fått särskilda skogslagar, och för närvarande är inom Jemtlands län arbetet i full gång med förberedande af en lag, afpassad för dervarande behof.

Till följd häraf var utskottet antagit, att det rigtiga tillvägagångendet är att fortsätta på den väg, som sålunda visat sig gifva ett godt resultat, så att, då behovet af en skogslag yppat sig inom en provins, framställning göres om en särskild lag för denna provins. Den kan på detta sätt erhålla en skogslag, lämpad efter dess behof och skogsförhållanden.

Att nu deremot inslå på den väg, som de två föregående talarne förordat, nemligen att ingå till Kongl. Maj:t med en i helt allmänna ordalag hållen skrifvelse, deri icke uttalas det minsta om beskaffenheten af den begärda skogslagsstiftningen — och så allmänt tror jag skrifvelsen måste hållas, om den skall vara motiverad af innehållet i de väckta motionerna, då på grund af dessa motioner man icke kan t. ex. begära en dimensionslag — att komma med en så allmänt hållen skrifvelse förefaller mig icke kunna bidra till att påskynda lagstiftningen. Den skulle möjligen kunna vara lämplig till att väcka uppmärksamheten derpå, att förbättrad lagstiftning i detta ämne erfordras, om en sådan väckelse vore behöflig, men det förefaller mig, som om under handen varande förhållanden något sådant behof icke förefunnes. Snarare kunde det behövas att påskynda arbetet på den provinsiella lagstiftningen inom vissa orter, så att vi exempelvis snarast möjligt kunde få en för Jemtlands och Vesternorrlands län afpassad skogslag. Säkert är, att det är af mycket större betydelse att snarast möjligt få en sådan lag till stånd, än att andra provinser, t. ex. Malmöhus och Kristianstads län, erhålla lagbestämmelser i ämnet genom en för hela riket afpassad och antagen skogslag. Skulle nu Riksdagen besluta en sådant helt allmänt hållen skrifvelse, så kommer Kongl. Maj:t att sakna all ledning vid utarbetandet af ett lagförslag först och främst i fråga derom, huruvida det skall, på sätt föreslogs vid 1874 års riksdag, meddelas bestämmelse derom, att den nya lagen icke får träda i kraft, förr än vederbörande landsting med majoritet af två tredjedelar utaf rösterna derom fattar beslut. Vidare kommer Kongl. Maj:t att sakna ledning vid bedömandet, huruvida den blifvande lagstiftningen skall till äfventyrs utgå från dimensionssystemet eller systemet af skyldighet att sörja för återväxten eller i hvad mån ett blandadt system skall göras gällande i lagstiftningen. Vidare gifver en sådan fram-

*Ifrågasatt
lagstiftning
om vården af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

ställning icke den ringaste antydning derom, huru Riksdagen tänkt sig ordnandet af den mest svårlösta frågan inom hela skogslagstiftningen, nemligen frågan om beteshagarne och afverkningen derå. Jag kan heller icke anse, att det af den förste talaren utarbetade lagförslaget lemna någon ledning för afgörandet af denna sistnämnda fråga. Får Kongl. Maj:t nu en sådan skrivelse, torde Riksdagen äfven kunna antaga möjligheten af att Kongl. Maj:t tillsätter en komité för frågans utredande. Sedan denna komité afgifvit sitt betänkande, skola så domänstyrelsen, landstingen och Konungens befallningshafvande i länen höras deröfver, och sedan får Riksdagen om ett eller annat år mottaga ett lagförslag, om hvilket Kongl. Maj:t icke kan på förhand i ringaste mån bedöma, hvilka sympatier det kan hafva inom Riksdagen, och det kan hända, att inom en eller annan provins sympatierna gå i en helt annan riktning än den för provinsen afsedda lagen. Det synes mig följaktligen uppenbart, att den af utskottet antydda utvägen har den förtjensten att snarast leda till målet, och dess hemställan bör således icke vara förtjent af bitterhet från någon af kammarens ledamöter.

Lagutskottet har sagt, att landstingen äro de korporationer, som i denna fråga först böra sätta sig i rörelse; de kunna bäst bedöma, hvilken särskild lag kan för orten behöfvas, och sedan landstingen gjort framställning i ämnet, kunna Kongl. Maj:t och Riksdagen vidtaga vida bättre och säkrare åtgärder för tillgodoseende af behofvet inom den provins, som begärt en skogslagstiftning, än hvad eljest skulle vara fallet.

För närvarande finnes, efter hvad jag tror, en utbredd åsigt om att en lagstiftning angående enskildes skogar skulle kunna åstadkomma så ofantligt mycket. Men det förefaller mig, att den åtgärd, som bäst kan trygga bevarandet af skogarne här i landet, är den, som på senare tider påbörjats af Kongl. Maj:t och Riksdagen samt är efter år blifvit alltmera utvecklad, och hvilken i främsta rummet afser att reparera de misstag, som af statsmagterna begicks 1824, då staten afhände sig allt för stor del af dess och kommunernas skogar. Genom lagstiftningen för den enskilde skogsegaren kan väl äfven mycket åstadkommas, men endast under förutsättning, att en sådan lagstiftning uppbäres af en allmän mening inom den provins, der den skall tillämpas. Är icke detta förhållandet, kommer lagen att förbli en död bokstaf. Det behöfves icke mycken erfarenhet i skogshushållning för att inse, att statens ingripande genom bildande af allmänna skogar skall vara mycket verksammare till skogsförödelsens hämmande än statens ingripande genom stiftande af lagar för den enskilda skogshushållningen. Ty lagstiftningen i dylika frågor är svår att göra effektiv. Och man kan tvifla på möjligheten att genom i lag stadgade påföljder kunna förekomma, att t. ex. mindre hemmansegare taga sig före att afverka all skogen på sina beteshagar under förebärande att rensa dessa, och i sådana fall tror jag icke, att någon myndighet skall kunna ålägga dessa hemmansegare förpligtelse att draga försorg om återväxt.

Slutligen synes mig gifvet, att, om man utgår från den obestridliga satsen, att naturförhållandena inom olika delar af landet äro

mycket skilda, och att på olika håll olika åtgärder krävas för skogens bevarande, det icke kan vara ett lämpligt tillvägagående att först uppgöra ett förslag till allmän skogslag och sedan låta ett lagutskott, bestående kanske hufvudsakligen af representanter för t. ex. Gotland och Småland, afgifva förslag till bestämmelser, som skola tillämpas exempelvis i Vermland och Dalarne. Jag tror, att det förfarande är det rätta, att först utredning sker om hvad hvarje provins i förevarande afseende behöfver.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

*Ifrågasatt
lagstiftning
om vården af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

Herr Lybeck: Det kan icke förnekas, att tidpunkten snart måste vara inne för åstadkommande af en skogslagstiftning för södra och mellersta Sverige, för så vida icke den tid skall komma, då mycket stora sträckor af vårt land ligga bokstafligen i ödesmål. Hushållnings-sällskapen och landstingen hafva väl på flera orter sökt verka för ett bättre skydd af skogen, men de äro nästan uteslutande hänvisade att verka på öfvertygelsens väg, och den, som skall öfvertygas, hyser vanligen den bestämda öfvertygelsen, att skogen är hans välfångna egendom, med hvilken han gör som han behagar, och deri har han ju onekligen rätt. Men hvad som icke är rätt, är att, sedan egaren afverkat en skog, som sparats under generationer, han icke anser sig skyldig att med en obetydlig del af afkastningen vidtaga några åtgärder för återplantering af skog eller frösädd på den afverkade trakten. Jag anser det därför synnerligen önskligt, att någon bot häremot kunde åstadkommas genom en skogslag, och jag kan icke finna annat, än att en skrivelse i den riktning, som herr Poignant föreslagit, skulle i detta afseende vara af synnerlig nytta. Men den lagstiftning, som bör komma till stånd, måste vara praktisk. Man får icke komma med någon dimensionslag; en sådan kan möjligen vara bra för Norrland, men är onödig för södra och mellersta Sverige och kan icke vinna bifall. Med de resurser, som stå Kongl. Maj:t till buds att inhemta yttrande af kompetenta personer och ortsrepresentationer, är det emellertid ju icke att befara, att icke lagstiftningen skall gå i en praktisk riktning och blifva af stor vigt och nytta för landet i dess helhet.

Jag yrkar afslag å utskottets hemställan och bifall herr Poignants förslag.

Friherre Åkerhielm, Gustaf: Jag skulle hafva afstått från ordet, sedan jag hört lagutskottets ärade ordförande klart och tydligt motivera det slut, hvartill utskottet kommit, och de skäl, som tala mot, att en skrivelse beslutas hållen i allmänna ordalag, om icke den siste ärade talaren så bestämdt ur praktisk synpunkt uppträdit till förmån för att något göres och slutligen förenat sig i denna skrivelse. Detta bestämde mig att låta mitt namn stå kvar på anteckningslistan; och jag begagnar nu tillfället att, på samma gång jag, med anledning af den siste talarens uppträdande, behåller ordet, äfven vända mig mot de talare, som först yttrade sig.

Till en början vänder jag mig då mot den ärade talaren på göteborgsbänken. Hans påstående, att icke något gjorts, då begäran om

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar
(Forts.)*

skogslagstiftning tid efter annan framstälts i Riksdagen, är ett miss- tag. Först påkallades sådan lagstiftning för rikets nordligaste län. Vid 1874 års riksdag förevar nemligen skogsfrågan i sin helhet. Riksdagen beslöt för sin del Norrbottenslagen, och den, som kontra- signerade Kongl. Maj:ts beslut i ämnet, står här. Sedermera utsträcktes undantagslagstiftningen till Vesterbottens län och vidare till Gotlands län. Det är på den väg, undantagslagarnes väg, som lagstiftningen i fråga om skogarne och om de enskildes rättigheter och skyldigheter i afseende å skötseln af skog lämpligast bör fortgå. Vårt lands ut- sträckning i norr och söder är härför bestämmande.

Något har således genom partiel lagstiftning ostridigt redan gjorts. Det skulle vara mycket att beklaga, om man nu och utan angifvande af några grunder för statens ingripande: dimensionsförbud, beredande af återväxt, bötesbestämmelser o. s. v. endast i allmänna ordalag ville om skogslagstiftningen i allmänhet uttala sig. Hvad är då der- med afsigten? Uppmuntra frågans behandling i orterna? Nej! Gifva en opinionsyttring? Jag tycker icke om sådana från en riksförsam- ling. Slika höra icke hit, utan må gifvas på andra håll, från folk- möten, hushållningssällskap och dylikt. Skrifvelsen är endast ett viftan- de med en oklar åsigt och för ej frågan ett steg närmare sin lösning.

Hvad nu beträffar frågan om skogslagar i dess stora betydelse, vill jag äfven säga några ord om statens rätt att ingripa i de en- skildes hushållning. Jag vill icke i vissa allmänngiltiga fall förneka denna rätt till ett statens förmynderskap, om det stora hela eljest lider, men den måste användas med yttersta varsamhet. Just i den enskildes hushållning skulle ett statens ingripande kunna verka vida mer skada än gagn. Sker åter detta ingrepp endast i nödfall och utöfvar staten sitt förmynderskap med varsamhet, kunna ju skäl anföras för att ett sådant förfarande, ett sådant förmynderskap skulle ur det stora helas synpunkt hafva berättigande, ja, kunna vara nödvändigt. Så har förhållandet varit i afseende å skyddande af skogarne i de nordliga provinserna, i ändamål att icke vårt klimat skulle för mycket lida genom borttagandet af skogarne: ett intresse för hela Sverige; snar- ligt kan ock förhållandet vara inom några andra orter i riket. I fråga om införande åter af en obligatorisk skogsskötsel i en lag för hela riket, måste man vara tveksam. Jag varnade deremot redan för 21 år sedan, just emot det, som herr Poignant nu åter föreslår, nemligen att låta kommunalnämndernas ledamöter vara skogspolis och gå om- kring till släktingar, grannar och vänner för att kontrollera, huru den enskilde sköter sina skogar. Detta blir olidligt.

Man måste gå till väga på helt annat sätt. Man måste låta orternas representationer uttala sina tankar, möjligen kräfva $\frac{2}{3}$ majo- ritet inom landstinget eller föreskrifva upprepade beslut af landsting på landsting. Först derefter kan man tänka på att efter myndighe- ters och sakkunniges hörande framlägga förslag till den lagstiftning, som en viss ort önskar. Det är icke blott, såsom lagutskottets ordförande sade, olikheter mellan skilda län, till dömes Vermland och Skåne, Gotland och Dalarne, som förekomma; åh nej, man kan möta olikheter inom ett och samma län. Inom samma landshöfdingedöme

kan man finna ganska olikartade förhållanden, som betinga en olika lagstiftning i afseende å skogens skötsel.

Men än ett ord! Är faran verkligen så stor, att man behöfver uppröra de fosterländska känslorna för att skapa en opinion? Nej, så stor är faran icke. Staten har redan slagit in på den rigtiga vägen att skaffa sig stora domäner. Der skyddas redan skog inom vårt land. Der drifves en praktisk skogshushållning, der gifves exempel för befolkningen i trakten, och mycket kan vinnas genom arbete på den vägen, innan man tillgriper statens förmynderskap som regel.

Slutligen, för att återkomma till skrifvelseförslaget, kan jag icke tro, att verkligen faran är sådan eller ställningen sådan, att det kan vara skäl, att Riksdagens Första Kammare bestämmer sig för att antaga ett slikt förslag, hvilket, som sagdt, icke innehåller någon hänvisning om den rigtning, hvori lagstiftningen tänkes skola gå, för så vidt en sådan hänvisning icke skall sökas i den af skrifvelseförslagets framställare i afgifven reservation frambållna utvägen att anställa en det allmännas kontroll öfver den enskildes hushållning genom visitation i våra skogsmarker af — kommunalnämndens ledamöter!

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr Ölander: Jag har deltagit i detta utskottets utlåtande, men jag försäkrar, att det icke finnes någon bland ledamöterna i denna kammare, som är mer angelägen än jag om en lagstiftning till skydd för våra skogar eller hvad vi hafva kvar af desamma. Jag har allt för mycken erfarenhet af, huru denna Sveriges bästa och betydelsefullaste rikedom sköflas och förödes till tillfälligt gagn för den enskilde, men till obotlig skada för det allmänna, för att icke vara med om att söka hämma en dylik förödelse.

Man kan då undra öfver, hvarför jag vid sådant förhållande kunnat biträda utskottets afstyrkande utlåtande. Det har jag gjort naturligtvis i första rummet därför, att jag icke ansåg någon af de framställda motionerna kunna fylla, hvad som behöfdes. Men skulle jag då icke kunna vara med om det af herr Poignant framställda förslaget? Detta innefattar ju icke annat än en skrifvelse med begäran, att Kongl. Maj:t måtte göra en utredning och derpå stödja ett förslag till lag eller lagar till skogarnes skydd. Nej, mine herrar, icke heller om en sådan skrifvelse kan jag vara med, och det af två ganska viktiga skäl.

Det första är — hvad redan förut antydts — eller att i ett land med den stora utsträckning från norr till söder, som Sverige har, hvilket betingar så olika klimat, så olika växtlighet och så olika förhållanden i öfrigt inom de olika delarne af landet, en enda lag med gemensamma bestämmelser för hela riket vore en ren orimlighet. Det, som passar för Skåne, för Östergötland, för Upland, passar ingalunda för Dalarne, för Vermland eller för Norrland. Det, som passar för kusten i de norrländska länen, lämpar sig ingalunda för det inre landet. En återväxtlag skulle måhända vara till gagn för södra och mellersta delarne af riket, men duger icke alls för Norrland. En dimensionslag är nödvändig för Norrland men skulle säkerligen

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
lagstiftning
om vården af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

medföra icke gagn, utan skada för mellersta och södra Sverige. Med ett ord, hvarje provins fordrar andra bestämmelser till skydd för *sin* skog än kanske till och med dess närmaste granne. Att under sådana förhållanden begära en gemensam lag för större delen af landet, är — jag upprepar det — en orimlighet. Den skulle icke vara till nytta för någon ort, men till skada för de flesta. Jag är sålunda af den åsigt, som äfven uttalats af lagutskottets ordförande, att den väg, hvarpå vi redan inslagit, är den bästa, den lämpligaste och den mest praktiska, den väg nemligen att särskilda bestämmelser i nu ifrågasatt syfte böra i mån af behof meddelas för hvarje provins, der ett sådant behof gjort sig gällande, uppbäres af allmänna meningen i orten och fått sitt uttryck antingen i något landstingsbeslut, en skrifvelse från Konungens befallningshafvande eller dylikt. Så har man gått till väga å Gotland, i Norrbotten och i Vesterbotten, och i Vesternorrlands län är man för närvarande sysselsatt med utarbetande af en skogslag för nämnda län.

Detta var det första af de skäl jag åberopar. Det andra är att med tillkomsten af en lag i nu nämnda syfte icke får fördröjas, för så vidt den pågående sköfvingen skall i tid kunna hämnas. Om det förslag, som framstälts af herr Poignant, skulle komma till stånd, skulle nemligen allt lagstiftningsarbete för de enskilda provinserna upphöra och omöjliggöras. Ett så stort arbete som det ifrågasatta lagförslaget, med alla dithörande vidlyftiga utredningar och yttranden från vederbörande myndigheter, skulle säkerligen upptaga en tid af många år, kanske att tiotal, och ändå till slut aldrig blifva tillfredsställande, ty det skulle icke kunna uppfylla behovet inom de olika orterna, men under hela denna tid skulle hvarje skogslag, som föresloges för någon särskild provins eller någon särskild del af landet, huru behöflig och huru brådskande den än vore, alltid afvisas med samma svar, nemligen "en skogslag för hela riket är under utarbetande, och vi måste afvakta resultatet häraf." Jag skall icke längre upptaga kammarens tid, då många andra hafva begärt ordet. Jag har emellertid nu i korthet angifvit de båda viktigaste skälen, hvarför jag icke kan vara med om herr Poignants reservation, utan yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr Hammarskjöld: Ehuru numera stadsbo, är jag, såsom upp vuxen å landet, ej främmande för landsbygdens förhållanden. Der har jag ock rätt stora egna intressen. Hvad jag sett och upplefvat både fordorn och under den senaste tiden, särskildt inom den bygd, för hvilken herr Lybeck förde ordet, gör, att jag helt och hållet instämmer i hvad han yttrat. Jag tror, att om icke delar af vårt land skola förvandlas till ödemarker, är det angeläget att något göres emot skogssköfvingen och göres snart. Jag är således ense med den siste talaren deri, att här är fara i dröjsmålet, men därför delar jag icke hans mening om det lämpligaste tillvägagåendet för att påskynda saken. Om det vore så, att den af herr Poignant föreslagna skrifvelsen ovilkorligen fordrade en gemensam lag för hela Sverige, då skulle jag sätta mig emot en sådan, ty i likhet med den siste talaren är jag aldeles öfvertygad om, att lika litet som en sådan återväxt-

lag, som gäller för Gotland, skulle vara lämplig för de nordliga provinserna, lika litet skulle en dimensionslag sådan som Norrbottenslagen vara lämplig för mellersta eller södra Sverige. Men jag kan icke läsa herr Poignants förslag på det sättet, att deri skulle fordras af Kongl. Maj:t att, utan afseende på olika lokala förhållanden, lägga fram ett lagförslag lika för Sveriges alla delar, till och med med upphäfvande af de speciallagar, som redan finnas. Är det så som jag tror, att Vesternorrlands och Jemtlands län äro bäst betjenta med en lagstiftning i samma riktning som den för Vesterbotten och Norrbotten gällande, nå väl, den skrifvelse, som herr Poignant föreslagit, lägger icke ringaste hinder för något sådant, ej ens om denna lagstiftning skulle behöfva utsträckas till Gefleborgs län och Dalarne, kanske Vermland — jag vågar nu icke säga, hvar gränsen skall vara. Säkert är, att det låter sig väl göra. Hvad som begäres af Kongl. Maj:t, är, att Kongl. Maj:t måtte taga frågan i sin hand och vidtaga nödiga åtgärder ju förr desto hellre och äfven lokalt, der sådant finnes lämpligt. Hvad Gotlandslagen beträffar, så tror jag, att denna lagstiftnings riktning är den rätta för mellersta och södra Sverige. Jag skulle icke vilja gå längre, än denna lag i hufvudsak gör. Huruvida den behöfver modifieras, derom yttrar jag mig icke nu. Man säger, att en lagstiftning i ämnet icke utträttar så ofantligt mycket. Jag erkänner gerna, att det icke kan blifva så mycket, men den gifver dock ett vapen att sätta emot den mest våldsamma och oförsynta skogsförödelse. Den verkar äfven, såsom herr Poignant påpekat, uppfostrande, då den väcker befolkningens uppmärksamhet i fråga om dess förpligtelser mot sina efterkommande i fråga om vården af skog. Jag instämmer i herr Poignants förslag.

*Ifrågasatt
lagstiftning
om vården af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

Herr Reuterswärd: Vid 1874 års riksdag hade jag den äran att vara ledamot i det särskilda utskottet, som behandlade skogsfrågan. Jag påminner mig, att, när dess förslag inkom till Riksdagen och denna kammare så uppträdde mot de åsigtter, jag hyste, de flesta skogsegare, som ansågo det vara ett brott mot eganderätten att göra inskränkning i deras absoluta rätt att förfoga öfver sin egendom. Men, mine herrar, redan då — jag har sökt efter mitt yttrande vid frågans behandling, men ännu icke återfunnit det, då jag velat åhöra diskussionen — höll jag i utskottet på den principen, att om jag har rättighet att afverka så mycket skog som jag behöfver, så har jag också mot den kommande generationen skyldighet tillse, att å all skogsmark, som icke upptages särskildt för att odlas, åstadkommes snar återväxt. Vi sträckte icke våra anspråk längre, än att vi fordrade, att, om sädd och skogsplantering i vissa trakter vore i förhållande till skogens värde för dyr, borde af den s. k. högskogen lemnas så många fröträäd pr tunnland, att man vore förvissad om att det icke blefve ödemarker.

Det är nu 20 år sedan frågan förevar, och det talades redan då om att skogssköfvingen tagit en oerhörd utsträckning. Men har det blifvit bättre sedan dess? Jag påminner mig, att i min ungdom för 40, 50 å 60 år sedan såg man den härligaste skog, der det nu

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

icke växer annat än ljung. Skogsplantorna kunna icke ens komma upp för ljungens skull. Detta är i synnerhet fallet med vissa trakter i Småland. Då frågar jag, om icke, när den nuvarande generationen fått göra sig till godo den stora kapitaltillgången i skogarne, den då icke också har skyldighet att göra något för den efterkommande generationen. Särskildt i vårt land med våra klimatiska förhållanden är det så mycket viktigare att se till, att vedbrand finnes till hvarje hemman. Mångenstädes finnas hemman, som icke kunna fylla detta behof, utan måste under vintern rifva ned gamla gärdesgårdar och dylikt för att kunna berga sig för kylan. När ett så skogrikt land, som Sverige varit, nu står i fara att i flera trakter blifva skoglöst, då hemställer jag, om det icke är värdigt Riksdagen att gå in till Kongl. Maj:t med begäran om en utredning och söka bot för det onda. Så vidt jag fattat herr Poignants förslag, så innebär det icke något annat än en begäran om en utredning, och att, i fall denna utredning blir af den beskaffenhet, att Kongl. Maj:t anser en lag böra deraf blifva följden, förslag till en sådan måtte framställas. Huruvida de farhågor, vi hysa för Sveriges skogstillgångars framtida bestånd, äro grundade eller icke, det får utredningen visa; men när man hänvisar till den utväg, att landstingen eller kommuner skola taga initiativ i frågan, då kan jag försäkra herrarne, att det råder en sådan likgiltighet, då det gäller skogsskötseln, att ångern kommer först, då det visar sig, hvad det vill säga att hafva ett skoglöst hemman. Under svåra tider, då spanmålen icke gäller mycket, då tager man sin tillflykt till skogen och tager sista pinnen för att skaffa penningar. Är det under sådana förhållanden något orimligt, som man begär, eller våldför man eganderätten, därför att man önskar få veta, huru tillståndet i detta afseende är i landet. Jag tror, att det skall visa sig, att tillståndet är mycket bedröfligt. Äfven jag har haft bruk med skogsegendomar i Norrland, och jag kan försäkra herrarne, att det fins trakter, som för 40 à 50 år sedan voro beväxta med ypperlig skog, men som nu icke äro igenkänliga; icke därför att de blifvit odlade, utan därför att de blifvit förvandlade till ödemarker. Detta är verkligen hemskt att skåda. Jag undrar då, om det icke är en skyldighet för statsmagterna att få klarhet häri och få veta, huru förhållandet är. Jag har därför icke någon tvekan att understödja herr Poignants förslag om den skrifvelse, hvarom han hemställer.

Herr Bremberg: Jag skall endast be att få lemna några upplysningar. För att dessa skola blifva så kortfattade och exakta som möjligt, vill jag lemna dem i siffror. Jag har från tullkammaren i Stockholm fått reda på, huru mycket, som utförts af ungskog under senare åren. "Under år 1890 utfördes från Sundsvalls och Hernösands tullkammaredistrikt pitprops eller grufstötter till belopp af 13,493 kubikmeter, år 1891 19,992 kubikmeter, år 1892 38,744 kubikmeter, år 1893 69,021 kubikmeter och år 1894 112,454 kubikmeter, eller år 1894 nära nog dubbelt mot nästföregående år.

1894 års ungskogsafverkning utgjorde sålunda 4,498,160 kubikfot. Detta skulle göra ungefär 9 millioner ungräd, som på sådant sätt

sköflats. När så mycket af denna sorts virke exporterats, visar det tydligt, att den grofva skogen är så medtagen, att man måst tillgripa ungsbogen. Men hvad som är svårast af allt, är att, när både den grofva skogen och ungsbogen afverkats, finnes det icke någon möjlighet att åstadkomma någon återväxt. Säd och plantering bär sig icke att verkställa der uppe. Om ungråden finge stå qvar, skulle de kunna befröa marken och blifva betryggande mot ödemark, men i den grad, hvori afverkningen af dessa fortgår, kan man knappast vänta sig annat än ett öde land.

Jag öfverlemnar åt kammaren att bedöma, huruvida icke tiden är inne att vidtaga några åtgärder i detta afseende, och yrkar bifall till herr Poignant reservation.

Herr Annerstedt: Då den ifrågasatt skrifvelsen, derest den kan hafva någon betydelse, har den, att Riksdagen hos Kongl. Maj:t anhåller, att Kongl. Maj:t ville taga frågan i hela dess vidd i öfvervägande, blifver följden, såsom herr Ölander antydde, att den föranleder uppskof för Vesternorrland med att få en särskild lag. Ty såsom känt är, om Riksdagen begärt en utredning i en fråga i hela dess vidd, är Riksdagen i allmänhet icke benägen att vidtaga lagstiftningsåtgärder deri, så länge frågan är under Kongl. Maj:ts pröfning. Här af framgår, att den talaren, som har sin plats midt emot mig, icke synes hafva rätt, då han ansåg skrifvelsen icke skola föranleda uppskof.

Herr Sandberg: Att jag är för hvarje förslag mot skogsförödelse är känt. Jag begärde ordet med anledning af herr Annerstedts yttrande, att den utvägen borde användas, att framställningar från orterna gjordes om särskilda skogslagar. Åtminstone två landsting, Elfsborgs och Kalmar läns södra landsting, hafva begärt skogslagen, men fått afslag af regeringen.

Då jag hoppas, att något skall vinnas genom herr Poignants förslag, förenar jag mig derom.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att i afseende på de nu föredragna båda punkterna yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock, af herr Poignant, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Konungen anhålla, att Konungen behagade låta verkställa ytterligare utredning i frågan om lagstiftning rörande enskildes skogar och derefter för Riksdagen framlägga det eller de förslag, hvartill utredningen kunde gifva anledning.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvar af uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
lagstiftning
om värden af
enskildes
skogar.
(Forts.)*

Den, som bifaller hvad lagutskottet hemställt i punkterna 1 och 2 af sitt utlåtande n:o 42, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles herr Poignants förslag, att Riksdagen må i skrifvelse till Konungen anhålla, att Konungen behagade låta verkställa ytterligare utredning i frågan om lagstiftning rörande enskildes skogar och derefter för Riksdagen framlägga det eller de förslag, hvartill utredningen kan gifva anledning.

Vid slutet af den häröfver anställda omröstning befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 45;

Nej — 39.

Punkterna 3 och 4.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Vid förnyad föredragning af lagutskottets den 30 sistlidne april och den 1 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 43, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af §§ 9, 11 och 14 i förordningen om kommunalstyrelse i Stockholm den 23 maj 1862, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

*Om kontroll
å tillverkning
af och handel
med mar-
garinost.*

Föredrogs å nyo Första Kammarens tillfälliga utskotts den 30 nästlidne april och den 1 innevarande maj bordlagda utlåtande n:o 7, i anledning af förslag om sådant tillägg till kongl. förordningen den 11 oktober 1889, att deruti blefve stadgad kontroll äfven å tillverkning af och handel med margarinost.

Herr Odelberg, Theodor: Denna fråga förefaller nog flere af kammarens ledamöter af underordnad betydelse och icke värd att spilla många ord på, i synnerhet efter den långa diskussion som föregått, men den har dock ganska stor betydelse för mejerihand- teringen och jordbruket, och af den orsaken och då jag ej kan gilla utskottets hemställan, ber jag att få taga kammarens tid i anspråk för några ögonblick.

Kammarens flesta ledamöter torde nog hafva sig bekant, huru mejerihand- teringen i vårt land gått framåt och exporten af smör tilltagit. År 1890 utgjorde smörexporten 15 millioner kilogram, och

förra året steg den till något öfver 22 millioner kilogram. Under detta års tre första månader öfverskjuter exporten motsvarande månaders under förlidet år med ej mindre än 719,000 kilogram. Detta är visserligen ett mycket glädjande förhållande, men medaljen har också sin fränsida. På den engelska marknaden, vår förnämsta afsättningsort, kastas in stora mängder smör från länder både inom och utom Europa. Importen har på två år vuxit från 110 till 130 millioner kilogram, en ökning nästan lika stor som hela vår års-export. Till denna ökning har Australien bidragit med 10¹/₂ millioner kilogram. Att smörprisen ej blifvit oberörda af ett sådant förhållande, är ju naturligt, och en ständigt nedgång af desamma har ock egt rum. Medeltalet af Köpenhamnsnoteringen, som 1875 utgjorde 2 kronor 38 öre per kilogram, sjönk 1885 till 2 kronor 1 öre och under förlidet år till 1 krona 68 öre. Prisen äro fortfarande i fallande, och något hopp om stegring finnes ej.

Under sådana förhållanden är det en bjudande nödvändighet att söka leda en del af den allt jemt växande mjölkkvantiteten i vårt land från smörkärnan in på andra vägar. Många sådana stå oss dock ej till buds, men genom en större osttillverkning än hittills skulle likväl något kunna vinnas. Bemödanden i den vägen hafva ock såväl af myndigheterna som enskilda gjorts.

Utställningar för att åvägabrunga likformighet i tillverkningen hafva anordnats. Mejerikonsulenter hafva erhållit understöd af statsmedel för att företaga resor till England, Schweiz och Holland i och för studerandet af dessa länders osttillverkning. Statens mejerinstruktör har rest i Spanien för att bereda marknad för vår ost, och nu i dagarne begifver han sig till England och kontinenten med ett betydligt ostlager för att söka inleda handelsförbindelser. Lyckas detta, är jag förvissad om att energiska åtgärder komma att vidtagas för att få en ordnad export till stånd.

Men dessa bemödanden blifva totalt fruktlösa, så länge det tillåtes, att margarinost säljes under annat namn än det rätta. I England äter man icke lika tålmodigt t. ex. Cheddarost, i hvilken inblandats oleomargarin, som här. Försökes export af sådan ost några gånger, stannar exporten af och blir omöjlig. Att sådana försök gjorts, kan jag bäst ådagalägga genom att uppläsa några ord af en reseberättelse, i dagarne ingifven till landtbruksstyrelsen af mejerikonsulenten i Vestmanlands län, som under en studieresa i England besökt åtskilliga ostimportörer.

Han skriver: En och annan af dessa importörer hade redan försökt att föra svensk ost i marknaden, bland öfriga mr George Bowls i London. Han uttryckte dock sitt beklagande öfver, att den firma här i landet, som levererat ost, "utan eller med uppsåt", sändt honom en del margarinost bland den helfeta osten, hvarför han hyste en viss misstro mot svensk ost.

Under sådana förhållanden tror jag det kan vara tid att på lagstiftningens väg söka stäfja dylikt ofog. För min del är jag icke någon fiende till vare sig margarinindustrien eller till tillverkningen af margarinost, men jag vill ej befrämja en oärlig konkurrens och

*Om kontroll
å tillverkning
af och handel
med mar-
garinost.
(Forts.)*

*Om kontroll
å tillverkning
af och handel
med mar-
garinost.
(Forts.)*

ej tillstämja, att en vara, som icke törs uppgifva hvad den är, skapar sig en marknad på en annans bekostnad.

Margarinosten upptager ej, som utskottet i sin oskuld tyckes föreställa sig, konkurrens med ost, tillverkad af separerad skummjolk, utan med den hel- och halffeta osten. Mjölken beröfvas sin värdefullaste beståndsdel, fett, annat billigare fett från djur- eller växtverlden inblandas i den separerade mjölken medelst en emulsor, och sedan tillverkas af denna emulsion Cheddarost, herrgårdsost eller andra ostslag, förvillande lika de äkta, och utbjudas äfven i handeln, som sådana. Detta kan väl ej kallas ärlig konkurrens och bör enligt mitt förmenande på lagstiftningens väg stäfjas. Det i Stockholm förlidet år samlade mejeristmötet yrkade ock derpå.

Utskottet ryggjar tillbaka för kontrollen för dess förmenta omständlighet och dyrhet. Någon fara härför finnes ej, utan jag tror, att vi lugnt kunna lägga denna angelägenhet i Kongl. Maj:ts hand.

Några kontrollanter liksom vid margarinfabrikerna behöfva ej tillsättas. Partihandeln med ost kan skyddas från margarinosten derigenom, att sådan ost stämplas på föreskrifvet sätt, och detaljhandeln derigenom, att margarinosten, i likhet med hvad som redan eger rum med den holländska kumminosten, färgas.

Nu har Andra Kammaren i frågan fattat det beslut "att i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta utarbete och för kommande Riksdag framlägga förslag om sådant tillägg till kongl. förordningen af den 11 oktober 1889 angående kontroll å tillverkningen af margarin och handeln dermed, att lämplig kontroll äfven å tillverkning af och handel med margarinost vinnes."

Som jag likväl ej kan gilla det af medkammaren fattade beslutet, i det jag anser det helt och hållet obehöfligt och äfven förorsakande tidsutdrägt, att det begärda tillägget till kongl. förordningen den 11 oktober 1889 angående kontroll å tillverkning af margarin och handeln dermed, med hvilken förordnings utfärdande Riksdagen ej tagit någon del, förelägges Riksdagen, får jag hemställa, att kammaren behagade för sin del besluta att i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes besluta sådant tillägg till kongl. förordningen af den 11 oktober 1889 angående kontroll å tillverkning af margarin och handeln dermed, att lämplig kontroll äfven å tillverkning af och handel med margarinost vinnes.

Herr Wester: I denna sena timme vågar jag icke upptaga kammarens tid, utan ber att i allt hufvudsakligt få instämma med herr Odelberg. Det måste verkligen hafva varit utskottet obekant, hvilken betydelse denna fråga eger för Sveriges mejerihandtering, då det kunnat komma med den hemställan, betänkandet innehåller. Jag skulle anse det mycket besynnerligt, ou, då Andra Kammaren räckt mejerinäringen en hjälpsam hand, Första Kammaren skulle tillbakavisa den.

Jag yrkar bifall till herr Odelbergs förslag.

Herr Kockum: Vid denna sena timme skall jag icke säga många

ord. Jag vill endast yrka afslag på motionen och bifall till utskottets förslag, och detta just på de skäl, som anfördes af den föregående talaren. Han sade nemligen, att vår smörexport vore så ofantligt stor och att vårt smör fått ett godt namn på den engelska marknaden samt att det vore därför, som det behöfdes kontroll på osttillverkningen. Men just därför, att vår smörtillverkning nu nått en så stor omfattning, får man vid mejerierna en sådan massa skummjolk, som icke kan användas på annat sätt än till tillverkning af ost. Ren skummjölksost kan man dock icke skicka ut i handeln, ty den vill ingen äta, och därför måste man försöka att tillsätta något fett till den. Detta är ingen förfalskning, utan en förbättring af osten, och ingen kemist i världen kan, då osten är några månader gammal, kontrollera, om det fett, som finnes deri, blifvit ditsatt på konstladt sätt eller ej.

Den föregående talaren talade om det "oskuldsfulla" utskottet, men det är många, som dela denna oskuldsfullhet med utskottet. I Malmöhus läns hushållningssällskap har man ansett margarinost-tillverkning så viktig, att en person på dess bekostnad varit utskickad till Amerika för att der lära sig denna osttillverkning. Han har sedan lärt den åt mejeriergarne i länet, och detta har inbesparat dem tusentals kronor årligen.

Jag yrkar afslag på motionen och bifall till utskottets hemställan.

Herr Odelberg, Theodor: Jag vill blott mot den siste talaren ännu en gång påpeka, att jag icke är någon fiende till margarin eller tillverkningen af margarinost. Jag önskar tvärtom, att denna tillverkning måtte florera så mycket som möjligt, och jag underkastar mig med den siste talaren att äta margarinost inom landet, men jag önskar, att mejerihandteringen måtte få det skydd, att det icke kan ifrågakomma, att i de partier ost, som skickas ut ur landet såsom sötmjölksost, äfven finnes margarinost, ty engelsmännen äro icke så tåliga som vi. De säga, att detta är förfalskning och hafva äfven en lagstiftning mot sådan förfalskning. Den, som köper ost, bör veta, om han får en vara med naturligt fett eller ej.

Jag vidhåller mitt yrkande om bifall till den af mig föreslagna skrifvelsen.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att i afseende på förevarande utlåtande yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock, af herr *Oldenberg, Theodor*, att kammaren för sin del ville besluta att i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes besluta sådant tillägg till kongl. förordningen af den 11 oktober 1889 angående kontroll å tillverkning af margarin och handel dermed, att lämplig kontroll äfven å tillverkning af och handel med margarinost vinnes.

Sedermera gjordes propositioner jemlikt dessa yrkanden, och förklarades propositionen på godkännande af herr Odelbergs förslag vara med öfvervägande ja besvarad.

Som Andra Kammarens beslut i frågan således icke blifvit oför-

ändradt antaget, skulle jemlikt 63 § 3 mom. riksdagsordningen, ärendet till Andra Kammaren återlemnas till förnyad behandling.

Upplästes och godkändes statsutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

n:o 27, angående regleringen af utgifterna under riksstatens första hufvudtitel, innefattande anslagen till kongl. hof- och slottsstaterna;

n:o 28, angående regleringen af utgifterna under riksstatens andra hufvudtitel, innefattande anslagen till justitiedepartementet;

n:o 30, angående regleringen af utgifterna under riksstatens fjerde hufvudtitel; samt

n:o 31, angående regleringen af utgifterna under riksstatens femte hufvudtitel, omfattande anslagen till sjöförsvaret.

Justerades fyra protokollsutdrag för denna dag.

På framställning af herr talmannen beslöts, att de ärenden, som under dagen bordlagts första gången, skulle uppföras främst å föredragningslistan till nästa sammanträde.

Vidare hemställde herr talmannen, att de anslag, som utfärdats till nu pågående sammanträdes fortsättande på aftonen, måtte få nedtagas.

Denna hemställan bifölls.

Kammaren åtskildes kl. 4,42 e. m.

In fidem
A. von Krusenstjerna.

Måndagen den 6 maj.

Kammaren sammanträdde kl. 3 e. m.

Anmälades och bordlades statsutskottets memorial n:o 81, med förslag till voteringsproposition i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i fråga om förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

Upplästes och godkändes statsutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

n:o 48, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning till Borgholms stad af ett jordområde om 2 hektar 52 ar från Borgholms kungsladugård;

n:o 49, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående jordafsöndring från indragna mönsterskrifvarebostället $\frac{3}{4}$ mantal Silleberg n:o 3, Börje Olofsgård med $\frac{1}{4}$ mantal Åker n:o 2 i Skaraborgs län;

n:o 50, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående afsöndring af jord från den under Sundbyholms kungsgård lydande kronolägenheten Sundbyås n:o 1 i Södermanlands län;

n:o 51, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående upplåtelse åt enskilde af ett invid Långträsk's jernvägsstation beläget område af Piteå kronopark i Norrbottens län;

n:o 52, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående efterskänkande af kronans rätt till danaarf efter Ulrika Charlotta Thorsberg; samt

n:o 53, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af 65 § i förordningen den 26 januari 1894, angående hushållningen med de allmänna skogarna i riket.

Upplästes och godkändes bevillningsutskottets förslag till Riksdagens skrifvelse, n:o 54, till Konungen, angående stämpelafgiften.

Anmäldes och bordlades bevillningsutskottets betänkande n:o 25, i anledning af väckt motion om förhöjning af tullen å tobak.

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran statsutskottets den 4 i denna månad bordlagda utlåtanden n:is 77—79.

Föredrogs och lades till handlingarna statsutskottets den 4 innevarande månad bordlagda memorial n:o 80, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut beträffande Kongl. Maj:ts proposition till Riksdagen, angående beredande af ålderdomsunderstöd åt barnmorskor.

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran, bevillningsutskottets den 4 i denna månad bordlagda betänkande n:o 22.

Vid föredragning af bevillningsutskottets nedannämnda, den 4 innevarande maj bordlagda memorial:

n:o 23, med anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande åtskilliga punkter af bevillningsutskottets memorial n:o 16, angående verkställd granskning af tulltaxan, och

n:o 24, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande n:o 17, i anledning af väckt motion om lastpenningarnes afskaffande,

blefvo de af utskottet föreslagna voteringspropositioner godkända.

Föredrogs och lades till handlingarna lagutskottets den 4 i denna månad bordlagda memorial n:o 45, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut med föranledande af utskottets hemställan i dess utlåtande n:o 33, i anledning af väckta motioner om ändring i vissa delar af förordningen om kommunalstyrelse på landet den 21 mars 1862.

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran andra särskilda utskottets den 4 innevarande månad bordlagda memorial n:o 3.

Ledighet från riksdagsgörömlen beviljades herr *Bergius* under åtta dagar från och med den 10 i denna månad.

Justerades fem protokollsutdrag för detta sammanträde.

Herr talmannen tillkännagaf, att efter öfverenskommelse med herr talmannen i Andra Kammaren omröstningar jemlikt 65 § riksdagsordningen komme att anställas vid kamrarnes sammanträden nästkommande onsdag öfver de voteringspropositioner för sådana omröstningar, som redan blifvit eller före nämnda dag blefve af båda kamrarne godkända.

På framställning af herr talmannen beslöts, att de ärenden, som under dagen bordlagts första gången, skulle uppföras främst på föredragningslistan till nästa sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 3,13 e. m.

In fidem
A. von Krusenstjerna.

Tisdagen den 7 maj.

Kammaren sammanträdde kl. 3 e. m.

Justerades protokollet för den 30 sistlidne april.

Anmäldes och bordlades bevillningsutskottets memorial n:o 26, med anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut vid behandlingen af utskottets betänkande n:o 15, i anledning af väckta motioner om upphäfvande eller uppsägning af förordningen angående Sveriges och Norges ömsesidiga handels- och sjöfartsförhållanden den 30 maj 1890; och

Första Kammarens tillfälliga utskotts utlåtanden:

n:o 13, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning i fråga om ordnande af förhållandena mellan arbetsgifvare och arbetare beträffande reglering af arbetstiden; samt

n:o 14, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utarbetande och framläggande af förslag till lärlingslag.

Vid föredragning af statsutskottets under gårdagen bordlagda memorial n:o 81, med förslag till voteringsproposition i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i fråga om förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar, godkändes den föreslagna voteringspropositionen.

Föredrogs, men bordlades ånyo på flere ledamöters begäran bevillningsutskottets nästlidne dag bordlagda betänkande n:o 25.

Justerades ett protokollsutdrag för denna dag.

Herr Cavalli erhöll på begäran ordet och yttrade: Jag tillåter mig hemställa, att på föredragningslistan till i morgon bland de tvenne gånger bordlagda ärendena måtte, näst efter de gemensamma omröstningarne, uppföras bevillningsutskottets betänkande n:o 25, om förhöjning af tullen å tobak, och derefter bevillningsutskottets betänkande n:o 22, om förhöjning af bränvinstillverkningsskatten. Anledningen till detta förslag ligger deri, att inkomstberäkningen icke kan uppgöras, förr än dessa tvenne ärenden blifvit af Riksdagen afgjorda.

Denna hemställan bifölls.

På framställning af herr talmannen beslöts, att de under dagen första gången bordlagda ärendena skulle på föredragningslistan till nästa sammanträde uppföras främst bland utskottsbetänkandena.

Kammaren åtskildes kl. 3,09 e. m.

In fidem
A. von Krusenstjerna.
