

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1898. Andra Kammaren. N:o 29.

Torsdagen den 21 april.

Kl. 7 e. m.

§ 1.

Justerades det i kammarens sammanträde den 14 dennes förda protokoll.

§ 2.

Föredrogos och bordlades för andra gången:

statsutskottets memorial n:o 64,

lagutskottets utlåtande n:o 67,

särskilda utskottets n:o 1 utlåtande n:o 1,

Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande n:o 21; och

Andra Kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande n:o 22.

Ordet lemnades härefter till

Herr vice talmannen Swartling, hvilken yttrade: Herr talman, mina herrar! Det har af många af kammarens ledamöter uttalats den önskan, att något längre tid måtte beredas kammarens medlemmar att få taga del af och sätta sig in i det nyss för andra gången bordlagda utlåtandet af det särskilda utskottet n:o 1, än fallet skulle blifva, om utlåtandet skulle föredragas till afgörande nästa lördag.

Herr talman! Jag tillåter mig därför hemställa, att kammaren ville besluta, att med behandlingen af detta ärende måtte anstå till nästkommande onsdag och att detsamma på den dagens föredragningslista måtte uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden.

Den af herr vice talmannen sålunda gjorda hemställan bifölls af kammaren.

§ 3.

*Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Lindholmen
invid Göte-
borg.*

Till kammarens afgörande förelåg till en början statsutskottets utlåtande n:o 57, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående statsanslag för utvidgande af en skeppsdocka å Lindholmen invid Göteborg.

Uti en den 8 nästlidne februari afgifven, till förberedande behandling af statsutskottet remitterad proposition (n:o 69) hade Kongl. Maj:t under återopande af bilagdt protokoll öfver sjöförsvärenden för samma dag föreslagit Riksdagen att på extra stat för år 1899 anvisa ett belopp af 137,000 kronor, att användas för utvidgande af den Lindholmens verkstads aktiebolag tillhöriga skeppsdocka å Lindholmen, under vilkor att åt flottans fartyg medgäfvos förmånsrätt till dockans begagnande framför enskilde äfven i det fall, att dessa blifvit tidigare anmällda, så snart det allmännas behof sådant kräfde; att afgiften för intagning i dockan af kronans fartyg skulle utgå enligt en af Kongl. Maj:t fastställd taxa; samt att bolaget lemnade sådan säkerhet, som af Kongl. Maj:t kunde godkännas, därför att nyssnämnda företrädesrätt jemväl för framtiden skulle blifva gällande.

Utskottet hemställde emellertid, att Kongl. Maj:ts ifrågavarande framställning icke måtte af Riksdagen bifallas.

Efter föredragning af ärendet anförde:

Chefen för sjöförsvärsdepartementet, herr statsrådet Christerson: Herr grefve och talman, mina herrar! Oaktadt till, såsom jag vet, mångas öfverraskning icke en enda reservant antecknat sig vid detta statsutskottets utlåtande, så har jag begärt ordet, och det af två anledningar.

Den första är den, att jag anser en dockas befintlighet på vår vestra kust vara af så ofantlig betydelse för vårt sjöförsvär, att jag icke vill, att någon efteråt och med rätta skall kunna säga, att man från regeringens sida uraktlätit att göra hvad som göras kunde för att erhålla en sådan docka. Den andra är den, att frågan till sin beskaffenhet är så enkel och det mål man vill vinna så tydligt och medlen för dess vinnande så enkla, att jag föreställer mig, att det icke finnes någon i denna kammare, som, om han vill egna sin uppmärksamhet åt frågan några få ögonblick, icke sjelf kan bilda sig ett klart och tydligt omdöme om hvad han anser vara bäst och rättast, utan att dervid behöfva — såsom eljest fallet är vid statsutskottets utlåtanden — i den förberedande behandling, frågan undergått i utskottet, söka en vägledning för att rätt kunna bedöma densamma.

Det har ända från den tiden, då vi började få våra pansarbåtar, som ju utgöra den enda egentliga grundvalen för vårt sjöförsvär, varit känt såsom en mycket stor olägenhet, att vi ej hafva någon docka på hela den vestra och södra kusten af Sverige, der man vid

behof skulle kunna få en tillfällig skada reparerad. Det är naturligtvis ett ganska drygt ansvar, som skall hvila på den, som skall vara målsman för vårt sjöförsvär, om han ej söker att råda bot på denna stora olägenhet. Och då nu ett tillfälle erbjuder sig, har man ej velat försumma att söka begagna det.

Vi få ej glömma, att dessa våra pansarbåtar representera ett högst betydande värde. De kosta nemligen, såsom herrarne veta, mellan 3 och 4 millioner kronor stycket. Det är ju en ganska betydande summa, och man bör därför naturligtvis söka att så mycket som möjligt förebygga förlust af så dyrbara fartyg.

Den navigation med våra örlogsfartyg, till hvilken vi i allmänhet här i Sverige äro hänvisade, försiggår vid våra kuster och i våra skärgårdar. Det är ju gifvet, att den är förenad med en mängd vanskligheter, och därför har man sökt att, så mycket som resurserna tillåta, skaffa vår personal den öfning, som man anser nödvändig, då vi skola uppträda i farans stund. Detta har gjort, att man så småningom och successive för hvarje år sökt taga en viss del af kusten och göra den till föremål för öfningar och studium. Till följd af den korta tid, som vi ha råd att hålla våra fartyg i sjön, ha vi måst inskränka oss till vissa distrikt och sökt att låta öfningarna i det ena följa på öfningarna i det andra. På detta sätt har man velat åstadkomma ett slags cirkulation, så att vår sjöofficerscorps efter hand måtte blifva så mycket som möjligt hemmastadd på alla våra kuster.

Om man jemför vår navigering med navigeringen hos främmande magter, hvilkas fartyg i allmänhet röra sig på djupare vatten vid öfningar längs öppna kuster — de hafva ej dessa skärgårdar, som vi hafva, och som för oss utgöra ett skydd — skall man finna, att äfven hos dessa mariner det ej sällan inträffar olyckor med åtföljande skador på fartygen, hvilka skador ofta varit af den beskaffenheten, att, om ej fartygen kommit i docka och fått hjälp, deras öde skulle varit besegladt.

Jag vill i förbigående nämna, att, då vi första gången hade öfning vid vår vestra kust, det verkligen yppade sig ett tillbud till olycka med en pansarbåt. Fartyget grundstötte, men lyckligtvis så lätt, att det ej blef nödvändigt att gå in i docka. Men det kunde hafva varit värre, och hvart skulle då den pansarbåten hafva tagit vägen? — Detta skedde i Bohusläns skärgård.

I förbigående vill jag också såsom ett exempel omnämna den olycka, hvilken, såsom herrarne troligen litet hvar erinrar sig, inträffade i engelska kanalen vid en kollision mellan två tyska stora pansarfartyg, dervid det ena blef så skadadt, att det gick till botten och genast sjönk. Äfven det andra skadades emellertid illa, men det hade den lyckan att på några få timmar uppnå engelsk hamn och der gå direkte in i dockan. Derigenom räddades det.

Det är ju gifvet, att under sådana förhållanden man bör se till, att man gör hvad man kan, för att man, när olyckan är framme, icke skall stå strandsatt, utan kunna vid förefallande behof få en tillfällig reparation verkställd. Det gifves många tillfällen till sådana

*Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Lindholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)*

*Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Lindholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)*

olyckor; dit höra kollisioner och grundstötningar, det kan inträffa skada å propellern, å bottenventiler, skador, hvilka många gånger vore lätt afhjelpa, om man hade en docka, som fartyget kunde komma in i.

Förhållandet är nu hos oss det, att å Lindholmen invid Göteborg, som är den enda plats å vår vestra kust, der det finnes en docka, medgifva icke portöppningarna i denna docka, att våra pansarbåtar, då de äro rustade, kunna ingå i densamma. Det är därför man tänkt sig, att man skulle kunna ändra nämnda docka så, att man kunde begagna densamma på det sätt, som här föreslagits. Det föreliggande förslaget är icke ett förslag, som kommit helt å propos, utan det är efter årslånga förhandlingar, som man kommit till det resultat, som blifvit framlagdt i den kongl. propositionen.

Förslaget har till en början af bolaget just icke omfattats med särdeles stort intresse, och detta af det helt enkla skälet, att densamma icke för bolaget medför någon som helst fördel. Bolaget kan, såvidt jag kan förstå, icke skörda någon vinst genom densamma, utan förslaget har uteslutande blifvit gjordt ur försvarssynpunkt.

Då jag går ut från den förutsättning, som jag tror att denna ärade kammare skall erkänna vara fullt riktig, nemligen att, när vi i våra fartyg hafva en dyrbar materiel och fartygen måste uppträda och operera å våra kuster, vi måste se till, att fartygen kunna få den tillfälliga hjälp, som en olycka eller en slump många gånger kunna göra nödvändig — när man sålunda går ut ifrån denna uppfattning, som jag anser vara obestriddig, är det ju gifvet, att nödvändigheten af en docka å vår vestra kust gör sig allt mer och mer gällande. Och detta är ett behof, som aldrig kan tillbakaskjutas, om vi fortfarande vilja behålla ett sjöförsvar, hvars fartyg hafva de dimensioner, som vi nu kommit till.

Vi måste sålunda hafva en docka någonstädes på vestra kusten, på det att, om en pansarbåt derstädes skulle få en sådan skada, att den icke kunde gå in i docka i närheten för att der repareras och sålunda blifva räddad, den icke skulle vara tvungen att försöka att gå efter hela svenska kusten upp till Karlskrona eller kanske, innan den nya stora blir färdig, ända upp till Stockholm. Det är lätt att finna, att många omständigheter kunna inträffa, som göra, att fartyget i dylikt fall kanske försvinner på vägen.

En annan omständighet att också taga i betraktande är, att med det dyrbara och kraftiga artilleri, hvarmed våra fartyg äro försedda — och hvilket, som jag varit i tillfälle att förut nämna för denna kammare, icke, i förhållande till fartygens storlek, är öfverträffadt af någon annan marins — man naturligtvis vill söka tillgodogöra sig kraften hos detta artilleri så mycket som möjligt. En mycket vigtig faktor der vid lag är emellertid, att fartygens rörelser icke äro mycket häftiga, utan i stället så små och långsamma som möjligt, i hvilken händelse man ju säkrare kan med artilleriet åstadkomma en större effekt. För sådant ändamål har man länge varit betänkt på att, såsom skett i andra mariner, förse äfven den svenska marinens pansarbåtar med så kallade *slingerkölar*, i afsigt att genom dem göra fartygens rörelser mera modererade och långsamma, än eljest är fallet.

Nu är emellertid förhållandet det, att en pansarbåt, försedd med slingerkölar, icke kan ingå i någon af de uti Karlskrona nu befintliga dockorna, emedan dessa hafva för små portöppningar härför. Man har nu velat afhjelpa detta genom att gifva den docka, hvartill Riksdagen anvisat anslag och som nu är påbörjad i Karlskrona, så stora portöppningar, att dylika med slingerkölar försedda fartyg lätt kunna ingå i densamma.

Den pansarbåt, till hvilken Riksdagen innevarande år beviljat anslag, kommer att förses med sådana slingerkölar. — Vi ha icke kunnat anbringa sådana på de förut byggda båtarna, emedan vi icke haft någon docka, der en med dylik anordning försedd båt kunnat rustad intagas.

Utgår jag, såsom jag nyss sade, ifrån den förutsättningen, att en sådan docka *måste* komma till stånd, så måste, derest denna förutsättning är riktig, följden blifva den, att man, om man nu icke begagnar sig af detta tillfälle, som erbjuder sig, måste bygga en ny docka, och en sådan anser jag icke på de ställen, som här kunna komma i fråga, t. ex. Göteborg, kunna byggas under 700,000 kronor.

Om jag å ena sidan sätter denna omständighet och å den andra sidan utsigten, att man genom bifall till Kongl. Maj:ts förslag skulle få en docka, som fullt motsvarar det ändamål man afser, en docka, som icke skulle kosta kronan någonting i underhåll, och en docka, hvartill kronans fartyg i händelse af behof skulle framför enskilda fartyg ega tillträde, och detta allt för ett belopp af 137,000 kronor högst, så synes det mig vara bra starka skäl, som tala för den senare och billigare anordningen. Och det vågar jag påstå — jag repeterar det ännu en gång — att man icke kan alltjemt uppskjuta frågan om byggandet af en docka på vestkusten. Den är absolut nödvändig, för så vidt man vill förebygga risken, att några af våra fartyg kanske ginge förlorade äfven under öfningar, som företagas på Bohus-kusten.

Dessa öfningar äro alldeles nödvändiga, och med en kust sådan som vår är det alldeles tydligt, att dessa öfningar måste företagas både natt och dag, för att man skall kunna vara färdig att uppträda som sig bör, när det gäller. Just dessa omständigheter är det, som göra, att man är utsatt för stora risker, såsom jag förut tagit mig friheten påpeka.

När jag väger dessa två af mig vidrörda omständigheter mot hvarandra och ser den behandling, frågan fått af statsutskottet, kan jag icke neka till, att det vill synas, som om statsutskottet kunnat vara litet mera ordrikt i afseende å skälen, hvarför det icke velat tillstyrka Kongl. Maj:ts förslag.

Statsutskottet har nu till en början velat erinra derom: "att Motala mekaniska verkstads aktiebolag till ifrågavarande docka erhållit ett statsbidrag utan återbetalningsskyldighet å 90,000 kronor från handels- och sjöfartsfonden emot vissa vilkor, som dock numera förlorat sin giltighet."

Ja, det är alldeles riktigt, men vi få icke glömma, att dessa

*Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Lindholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)*

*Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Lindholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)*

90,000 kronor de beviljades åt det dåvarande bolaget för att bereda svenska handelsflottan en docka, som kunde begagnas af i Göteborg varande och dit kommande fartyg. Denna docka, såsom den nu är, har att tjena det ändamål, för hvilket den var afsedd; det är visserligen sant, att, i följd af för bolaget olyckliga omständigheter, ett af de villkor, som var stadgadt för erhållandet af detta belopp, det nemligen, att kronans fartyg skulle få anlita denna docka kostnadsfritt, fallit bort. Detta är hvad man förlorat, men dockan blef sådan, som afsigten var att den skulle bli.

Men nu är icke fråga om annat, än att denna docka, sådan den blifvit, skulle undergå en förändring, uteslutande afsedd för sjöförsvarets behof.

Om nu dessa 90,000 kronor möjligen blifvit af statsutskottet framställda såsom något "mene thekel", vill jag påminna derom, att de äfven innebära en maning för Kongl. Maj:t att vara noggrann i fråga om bestämmandet af de skyldigheter, som skulle åligga bolaget.

Statsutskottet har vidare sagt, "att utskottet visserligen icke förbisett de fördelar, hvilka skulle beredas flottan genom att ega tillgång till en för jemväl dess största fartyg användbar docka på rikets vestra kust; men då utskottet i alla händelser icke funnit det af den framlagda utredningen framgå, på hvad sätt betryggande säkerhet vore ämnad att beredas staten, för att nämnda fördelar skulle under alla förhållanden stå till buds, har utskottet icke trott sig böra biträda förslaget."

Utskottet har således icke förbisett de stora fördelarne, utan tvärtom utskottet erkänner dem, men utskottet tillägger, att det icke funnit af den framlagda utredningen framgå, på hvad sätt betryggande säkerhet må beredas staten. Jag vågar ändå, i motsats till hvad statsutskottet här sagt, fråga, huruvida icke det skulle kunna anses vara tillräckligt för att tillfredsställa Riksdagen, att i Kongl. Maj:ts proposition upptages såsom ett bland villkoren för åtnjutande af detta anslag, "att bolaget skulle lemna sådan säkerhet, som af Kongl. Maj:t kunde godkännas, derför att nyssnämnda företrädesrätt jemväl för framtiden skulle blifva gällande."

Det är väl ganska tydligt, att Kongl. Maj:t skall bli ytterst försigtig i detta afseende, just kanske med hänsyn till förskottet af de 90,000 kronorna.

Ty den omständigheten, att Kongl. Maj:t föreslår, att bolaget icke skulle få ett öre af anslaget, innan bolaget erbjudit sådana villkor, som Kongl. Maj:t kan godkänna, synes mig innebära en anledning till tillförsigt och förtroende i den vägen.

Hvad nu dessa villkor beträffar, så vill jag hemställa, huruvida det icke kan anses vara en större fördel, att bland dem intagits den bestämmelsen, att kronans fartyg skulle ha företrädesrätt till dockans begagnande framför alla enskilda fartyg, som vore anmälda dertill.

Förra gången, då ett annat bolag fick 90,000 kronor för dockans anläggning, var hufvudvillkoret, att kronans fartyg skulle få använda den kostnadsfritt.

Nu är det gifvet, att i allmänhet under vanliga förhållanden det

är mycket sällan, som kronan kommer att taga denna docka i anspråk. Men om, i händelse af mobilisering eller vid väpnad neutralitet, på vestkusten skulle uppträda en större eller mindre afdelning af svenska flottan, är jag öfvertygad om, att många fall kunna inträffa, då det är nödvändigt att ha en docka, dit man kan gå in för att reparera lidna skador.

Jag går så långt, att, fastän jag tror mig kunna med säkerhet säga — och herrarne litet hvar erkänna det nog — att våra fartyg under de öfningar, som hittills skett, blifvit skötta med omsorg och skicklighet, och att många af dem vid mer än ett tillfälle visat sig både dristiga och beslutsamma, när det gällt, jag dock kan tänka mig, att blotta medvetandet om, att, i händelse af den allra minsta olycka, som kan föranleda behof af docka, sådan likväl ej finnes att tillgå, kan verka hämmande på en beslutsam befälhafvare, som eljest icke ett ögonblick skulle hafva tvekat.

Jag anser slutligen, att befintligheten af en docka är af stor betydelse och ofantlig vigt för vårt sjöförsvär, och jag anser mig därför icke hafva kunnat underlåta att vid detta tillfälle söka framhålla vigten af att den nu framlagda propositionen vinner bifall.

Jag har hört sägas, att den här föreslagna åtgärden skulle kunna tydas såsom afseende en fördel för bolaget. Men jag får öppet förklara, att jag icke kan tänka mig, att i ringaste afseende någon särskild nytta skulle beredas det bolag, som eger dockan.

Hvad beträffar de förhållanden, under hvilka villkoren nu skola bestämmas, och bolagets förmåga att uppfylla dem, så vill jag nämna, att förra gången, då det dåvarande bolaget fick sitt anslag, voro dess affärer i ett ganska beklagansvärdt skick, och den säkerhet, som nu skulle kunna betingas, var icke möjlig att betinga då. Deremot är, efter hvad jag med säkerhet vet, det nuvarande bolagets ekonomiska ställning så betryggad och säker, att man utan tvifvel skulle kunna få en sådan garanti från bolagets sida, att den kan tillfredsställa långt drifna fordringar.

Herr Kihlberg: Herr talman, mina herrar! Det kan icke förnekas, att det vore mycket förmånligt att utanför Göteborg hafva en docka, så att, i händelse något fartyg af en der opererande flotta skadades, det kunde komma in i dockan och reparera. Men det samma är förhållandet äfven på andra ställen. Om en flotta t. ex. opererade utanför Norrköping, skulle man ju kunna säga, att det vore önskvärdt, att der finnes en docka, dit fartygen kunde komma in och reparera, ty det får ju betraktas som en särskildt lycklig tillfällighet, om en sådan skada just skulle inträffa strax ntanför Göteborg, dit fartygen kunde löpa in och erhålla hjälp.

Som sagdt, vore det dock onekligen en fördel att hafva en sådan docka, som här är ifrågasatt, och statsutskottet har icke förnekat denna fördel, men hvarför utskottet icke nu ansett sig kunna tillstyrka detta anslag, beror derpå, att man icke funnit utredningen om de vilkor, staten skulle betinga sig här, vara fullt tillfredsställande. Erfarenheten har ju ock ådagalagt, såsom af statsutskottet påvisas, att vid

*Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Lindholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)*

*Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Lindholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)*

ett annat tillfälle staten offrat 90,000 kronor för samma docka, men att de villkor, som voro betingade såsom ersättning för dessa 90,000 kronor, icke numera stå kvar. När man har ett sådant exempel, en sådan erfarenhet för ögonen, är det väl icke mer än rätt och billigt, att statsutskottet och Riksdagen fordra, att, när man ger sig ut på detta område och å nyo offerar så stora summor för att komma i tillfälle att, med betalande af samma afgift som för andra fartyg, få våra krigsfartyg reparerade, någon säkerhet erhålles för att dessa villkor bli gällande äfven mot annan egare till denna docka än den nuvarande.

Något sådant förslag till öfverenskommelse föreligger icke, och det är väl det minsta man kan fordra, att staten har en sådan öfverenskommelse med detta bolag, att man kan vara säker på, att, äfven om detta bolag framdeles icke vidare skulle bli egare till dockan, åt staten förbehålles dess rätt.

Visserligen har herr statsrådet och chefen för sjöförvarsdepartementet sagt, att denna docka nu är i händerna på ett kapitalstarkt bolag — detta var icke förhållandet förra gången — men icke innebär detta någon säkerhet för att, i händelse vi nu träffa en sådan uppgörelse med bolaget, en blifvande egare till denna docka åtager sig samma förpligtelser som detta bolag. Det lär väl sålunda icke vara någon betryggande garanti att endast säga, det den nuvarande egaren befinner sig i goda ekonomiska omständigheter. Då denna fråga icke fordrar ett ögonblickligt afgörande och då staten ju i alla fall för närvarande har så många arbeten i gång, så tror jag verkligen icke, att någon skada sker genom att uppskjuta densamma ett år, till dess Kongl. Maj:t blir i tillfälle att framlägga de villkor, som staten kunnat betinga sig för att bli bibehållen vid sin rätt, äfven om det skulle blifva en annan egare till ifrågavarande docka.

Det är på dessa grunder, statsutskottet nu icke velat tillstyrka detta anslag. Jag anhåller om bifall till statsutskottets betänkande.

Herr A. Hedin: Herr talman! Herr statsrådet och chefen för sjöförvarsdepartementet tycktes i början af sitt anförande antyda, att den föreliggande frågan skulle vara synnerligen lätt att sätta sig in i och fatta sin mening om, och gick yttrandets syfte — så vida jag icke missförstod hans mening — derpå ut, att det vore synnerligen lätt — att komma till den öfvertygelse, att Kongl. Maj:ts proposition borde bifallas.

Det kan hända, att frågan icke är kinkigare än så för ett stort antal af Riksdagens ledamöter. Men jag måste bekänna, att jag icke befinner mig i den kategori, som har tillräckligt skarpsinne och snabbtänkheth för att så der hastigt komma till ett sådant resultat — i alla händelser är det mig rent omöjligt på basis af den kongl. propositionen. Derfor fann jag mig föranlåten att härom rådfråga några — som jag vågar säga — fullt ut sakkunnige män; och jag skall be att få tala om, hvad de sagt om några hufvudpunkter för denna frågas bedömande.

Först hafva de med ett lindrigt skämt bemött bolagets påstående, att bolaget icke åsyftat eller skulle kunna vinna någon fördel för sin

affär genom att af staten få de penningar, som behöfvas för en förändring af dockan. De hafva framhållit och gifvit exempel uppå, att bolaget alldes bestämmt behöfver vidtaga ändringen just för sin enskilda affär, och sagt: naturligtvis är det alldes förträffligt, om staten vill betala denna ganska betydliga kostnad, och bolaget sedan får taga vinsten!

Vidare hafva de sagt, att säkerheten för staten att kunna komma i åtnjutande af den förmånsrätt, staten skulle förvärfva genom utbetalande af denna stora summa, är en ren illusion. Jag upprepar det uttryck, jag hört af en man, som har fullkomlig kompetens såväl som någon i denna kammare att bedöma ett sådant ärende. Han har nemligen sagt: "det kan ni väl tänka er, huru det skulle ställa sig, om kronan skulle behöfva begagna sig af denna förmånsrätt och låta ett kronans fartyg komma in i dockan, men den då förut är upptagen af ett privat fartyg, hvars reparation kan kräfva veckor, kanske månader: tror ni verkligen då, att staten har någon utväg att göra gällande denna sin förmånsrätt? Det har den naturligtvis icke." Och jag är öfvertygad, att hvar och en, som icke vill *se payer de mots*, nöja sig med fraser, skall erkänna detsamma. Således, det, som herr statsrådet och chefen för sjöförvarsdepartementet nyss yttrade, att man skulle vinna, nemligen att denna docka alltid stode kronans fartyg till buds, är något, om hvilket man endast kan *inbilla sig*, att det kan realiseras.

Nu har man påmint om, att staten förut gjort något för denna docka utan att deraf för statens fartyg skörda några fördelar. Herr statsrådet och chefen för sjöförvarsdepartementet begagnade härom ett uttryck, som väl med skäl kan kallas en eufemism. Han sade, att den der garantien för att staten skulle få någon nytta af de der 90,000 kronorna är weg i följd af "olyckliga omständigheter". Ja, visserligen kan man på sätt och vis kalla det för olyckliga omständigheter, att de, som hafva att skydda och vårda sig om statens intressen, genom den allra gröfsta försummelse hafva låtit denna garanti gå bort: men det är ett alldes för lindrigt uttryck, under hvilket man döljer en sak, som förtjenar att karakteriseras med helt andra ord.

Beträffande herr statsrådets yttrande, att de der olyckliga omständigheterna till äfventyrs skulle hafva den nyttiga verkan att utgöra en påminnelse för Kongl. Maj:t att vara "aktsam" och "ytterligt noggrann", samt tillika hans försäkran, att, om Riksdagen nu beviljade detta anslag, bolaget icke deraf skulle komma i åtnjutande, innan man hade fått från bolagets sida medgifvande af fullt tillfredsställande vilkor, så får jag förklara, att på en sådan försäkran tror jag icke. Kongl. Maj:t är ytterst nådig mot stora bolag — vissa bolag i synnerhet. Och vi erinras här i statsutskottets betänkande, att det bolag, på hvars ansökan de 90,000 kronorna beviljades, var det mest gynnade af alla bolag i detta land, nemligen Motala mekaniska verkstads aktiebolag.

Nu lär väl det bolag, som här har sökt eller — låtit sig af Kongl. Maj:t öfvertalas att göra staten den tjensten att taga emot 137,000 kronor, det lär väl vara nära beslägtadt med det gamla Motala-

*Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Långholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)*

*Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Lindholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)*

bolaget. Och det ger mig anledning att erinra om, huru pass sträng Kongl. Maj:t är vid pröfningen af vilkor, huru pass "aktsam" Kongl. Maj:t är, huru "ytterst noggrann", när det handlar om några affärs-transaktioner mellan ett sådant bolag och staten. Jag skall då nämna — emedan jag sport, att en stor del af kammarens ledamöter ingen-ting hört om detta — att den 31 december 1895 statskontoret, på hemställan af sin ombudsman och med stöd af kongl. förordningen af den 11 december 1830, lät afskrifva ett belopp ur handels- och sjöfartsfondens räkenskaper, utgörande fordran hos Motala-bolaget, af 488,417 kronor 75 öre, emedan det icke fans någon utsigt att få något ytterligare derifrån. Det, som afskrefs, 488,417 kronor, var återstoden af två lån af år 1887 och 1890 å tillhoppa 520,000 kronor. Det var således blott en liten bagatell, som var afbetald.

Huru hade den der aktsamheten iakttagits, huru hade den stora noggrannheten utföts? På det sätt, att när dessa lån söktes, kom bolaget och erbjöd säkerhet af några inteckningar, som likväl uppenbarligen icke voro tillräckliga, hvarför denna säkerhet förstärktes med personlig borgen, som utan tvifvel var fullt tillräcklig. Sedan man på detta sätt väl fått lånen, kom man kort derefter in till Kongl. Maj:t och anhöll att få utbyta dessa säkerheter mot en ny, nemligen mot obligationer, som snart skulle befinnas så värdelösa, att staten fick afskrifva 488,417 kronor 75 öre på sin ursprungliga fordran 520,000 kronor. De försäkringarna alltså anser jag, i fall man får lita till erfarenhetens vittnesbörd, icke vara mycket värda — de försäkringarna, att Kongl. Maj:t skulle gent emot sådana här jordens väldigheter iakttaga noggrannhet, aktsamhet och stränghet.

Jag anhåller om bifall till utskottets förslag.

Chefen för sjöförsvarsdepartementet, herr statsrådet Christerson: Herr grefve och talman, mina herrar! Ledamoten af statsutskottet herr Kihlberg drog fram ett exempel och talade om Norrköping. Det är gifvet, att man kan gå till ytterligheter i hvad som helst, men ytterligheterna bevisa icke någonting.

Frågan är, om vi på sträckan mellan Strömstad och Karlskrona skola ha möjlighet att i docka intaga ett af våra större örlogsfartyg, om det skulle behöfva undergå en tillfällig reparation till följd af någon sjöolycka, hvarför det varit utsatt. Det kan naturligtvis icke ens sättas i fråga att ha en docka vid hvarje ställe, der någon olycka skulle kunna inträffa. Nu ha vi på hela vår vidsträckta kust dockor endast i Göteborg — den, som nu är ifrågasatt — Karlskrona och Stockholm. Får man nog stora dockor på dessa tre ställen, är det gifvet, att en ofantligt stor fördel är vunnen, åtminstone med hänsyn till nuvarande förhållanden.

Hvad nu beträffar den här föreslagna garantien, tror jag, att herr Kilberg förbisåg mitt yttrande, att det förra bolagets ekonomiska ställning var så dålig, då det fick lånet i fråga, att den säkerhet, som då ifrågakom, egentligen icke kunde sägas utgöra någon verklig säkerhet. Ty den inskränkte sig dertill — såsom det står i det kongl. bref, der det meddelas, att de 90,000 kronorna skola till bolaget öf-

verlemnas utan återbetalningsskyldighet — "att, derest bolaget icke uppfyller de föreskrifna villkoren eller öfverlåter skeppsdockan åt annan egare utan att hos Eder styrka, att denne iklädt sig samma villkors uppfyllande, bolaget skall vara skyldigt återbetala det erhållna statsbidraget", äfvensom "att bolaget, innan anslaget må utbekommas, skall till Eder aflemna skriftlig förbindelse att vid det stadgade äfventyret uppfylla samtliga nu bestämda villkor." Nu hemställer jag, huruvida det skulle af hvad jag nyss hade äran att säga kunna framgå ens en supposition derom, att Kongl. Maj:t skulle inskränka den nu ifrågavarande säkerheten så, att den endast skulle komma att bestå i en skrifvelse, stald till statskontoret eller annan myndighet. Det är väl att supponera långt mera, än hvad man egentligen har anledning till, då det i Kongl. Maj:ts proposition säges, att bolaget, för att få detta anslag, skulle lemna sådan säkerhet, som af Kongl. Maj:t kunde godkännas.

Hvad angår det misstroende, som yttrats mot Kongl. Maj:t, skall jag icke inlåta mig på något bemötande deraf. Men jag vill endast i förbigående nämna, att det då gälde handels- och sjöfartsfonden — de närmare detaljerna har jag icke reda på, det hörde icke till den hufvudtitel, hvars målsman jag för närvarande är. Men att en sådan säkerhet, som då lemnades, nu icke ens skulle komma att ifrågasättas, det kunna herrarne vara öfvertygade om; den skall naturligtvis blifva bättre.

Den ärade ledamoten af statsutskottet sade vidare, att denna fråga väl icke kräfde ett ögonblickligt afgörande, då ju behovet ej vore så öfverhängande. Nej, jag vill icke precis säga, att vi behöfva en sådan docka i dag eller i morgon, men den kan mycket väl behöfvas nästa sommar, då våra krigsfartyg skola ut på sedvanliga öfningar, och snart är turen kommen för vår personal att studera den vestra kusten. Om nu Riksdagen antog det förslag, som Kongl. Maj:t här framlagt, skulle man hafva den ifrågavarande dockan tillgänglig nästa försommar.

Nu säger man: det är väl ingen brådska, saken kan nog anstå ännu en tid. Jag tror, att en dylik uppskofspolitik nog kan vara bra ibland. Men då det gäller försvarsfrågan, kan det enligt min tanke blifva en mycket bedräglig och farlig politik att resonera på detta sätt. Och när man erkänner, att det här föreligger ett ganska viktigt behof, som *måste* tillgodoses, kan jag icke anse det vara klokt att — då man har medel i sin hand att fylla det — skjuta upp saken, i synnerhet då det gäller ett så viktigt ändamål, som här är fallet.

Den siste talaren framställde saken så, som om initiativet i frågan skulle utgått från bolaget, och som om bolaget derigenom skulle bereda sig tillgång, samt att bolaget skulle behöfva detta belopp — jag vet icke för hvad ändamål. Jag vill då nämna, att frågan först uppstått i sjöförsvarsdepartementet. Man kände der ett behof, som behöfde fyllas, och man försökte att finna ut det billigaste och bästa sättet härför. Man vände sig då till bolaget med en förfrågan. Initiativet har alltså icke kommit från bolagets sida. Följaktligen kan jag icke finna det vara riktigt att framställa saken så, att det skulle

*Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Lindholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)*

Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Linnéholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)

vara bolaget, som behöfde penningar och därför skulle försökt att på ett eller annat sätt få den summa, hvarom här är fråga.

Jag tror således, att jag icke går för långt, om jag säger, att de skäl för afslag på den kongl. propositionen, som af de två siste talarne anförts, icke egentligen hafva kunnat borttaga innebörden af de verkliga tungt vägande skäl, som jag, från min synpunkt sedt, tyckt vara af den beskaffenhet, att jag ansett mig böra framlägga dem för kammaren.

Herr Melin: Det synes mig, som om hvarje vän af vårt sjöförsvar borde kunna vara ense om, att statsutskottet har behandlat detta viktiga ämne på ett mycket lättvindigt sätt, och det förefaller mig, som om det måste ligga åtskilliga skäl bakom, hvilka icke framgå af utskottets betänkande. Det torde väl vara alldeles klart, att de förhållanden, som frambållits af herr statsrådet med afseende å nödvändigheten för flottan att hafva en replipunkt på vår vestra kust, äro synnerligen viktiga, och det hade naturligen varit riktigtast och mest önskvärdt, om regeringen hade ansett sig kunna framkomma med förslag om medels anvisande till dockors byggande icke blott på westkusten, utan äfven på den långsträckt norrländska kusten. Men jag hemställer till de båda talare, som nyss hade ordet, huruvida en kongl. proposition om ett anslag på 1 eller 1 $\frac{1}{2}$ million skulle hafva haft den ringaste utsigt till framgång. Med sådana utsigter anser jag det varit i sin ordning, att regeringen nu framkommit med denna proposition, och det hade varit önskvärdt, om utskottet ingått i en närmare pröfning af frågan, än utskottet nu gjort.

Då denna fråga uteslutande rör sjöförsvaret, skulle man helst önska att icke behöfva blanda in handelssjöfartens intressen, men då de hafva mycken beröring med hvarandra, kan detta ej underlåtas. Hvad då först och främst beträffar det, som anmärkts af den siste talaren angående det belopp af 90,000 kronor, som år 1881 stälts till det gamla Motala-bolagets disposition, så hade Riksdagen icke något med denna sak att skaffa, enär detta belopp anvisades från handels- och sjöfartsfonden, hvilken fond, såsom herrarne veta, är ställd till regeringens disposition för uppmuntrande af företag, som främja handels- och sjöfartens utveckling. Alltså får man icke lägga regeringen till last, att den icke så strängt har hållit på den ifrågavarande garantien, ty det var handeln och sjöfarten, som i första rummet borde draga fördel af dessa 90,000 kronor. Nu hafva emellertid båda dragit fördel deraf, och därför synes det mig icke vara af någon särskild vikt, att det ifrågavarande villkoret den gången icke blef uppfyllt.

Nu är det emellertid icke fråga om något anslag från handels- och sjöfartsfonden, utan från statsverket. Jag tycker, att utskottet borde kunna hafva haft det förtroendet till regeringen att låta den uppgöra en sådan bagatellsak som denna, då regeringen eljest har förtroendet att uppgöra mycket större och viktigare saker utan Riksdagens hörande. Det är klart, att denna dockbyggnad måste ses ur flera synpunkter, och då får jag säga, att jag stält mig mycket tveksam, huruvida det från handelssjöfartens synpunkt sedt är önskvärdt, att

den kommer till stånd, emedan handelssjöfarten kan komma att blifva lidande genom de villkor, som skulle uppgöras emellan staten och Lindholmens bolag, att statens fartyg skola hafva preferens vid dockning. Jag erkänner, att, såsom herr Hedin sagt, det blir svårt för staten att träffa en uppgörelse med Lindholmens bolag, som under *alla* förhållanden skall gälla, emedan, såsom han erinrade, det *kan* hända, att, då ett kronans fartyg skall gå in i dockan, der ligger en halverist, och då kan kronofartyget icke genast komma dit. Men jag henställer till er, mina herrar, om det kan vara riktigt att under en tid, då man söker göra både det ena och andra till fördel för handelsjöfarten, uppställa sådana villkor för denna dockas begagnande, som skulle blifva allt för hårda för denna näring. Jag tror därför, att man icke bör klaga öfver, om dessa villkor icke blifva så stränga, som här varit ifrågasatt. Det är alldeles klart, att om en redare (han behöfver ej vara göteborgare och denna fråga får ej betraktas som något särskildt göteborgsintresse) behöfver en docka på västkusten och icke kan få in sitt fartyg i dockan, därför att den är upptagen af ett kronofartyg, så måste hans fartyg söka andra länder och der sköta sin reparation, och då blir det en förlust icke blott för nämnda dockbolag, utan äfven och framför allt för den svenska sjöfarten. Då jag vägt skäl och motskäl, har jag dock i allt fall kommit till den åsigten, att jag icke bör, då det gäller en försvarsfråga, sätta mig emot detta förslag, emedan jag är öfvertygad, att dockning af kronans stora fartyg icke förekomma annat än vid mobiliseringstillfällen och under krig, och då få får den enskilde redaren finna sig deri.

Å andra sidan finner jag, att det efter hand bör blifva till stor fördel för handelssjöfarten, om dockan blir utvidgad, eftersom det är efter år blir större typer på lastångarne. — Särskildt med afseende å de framtida malnutransporterna blefve det till stor nytta för oss, om det funnes en docka, beräknad för mycket stora fartyg. Jag tror ej heller, att man bör anse kostnaden för hög, ty i jämförelse med utgifterna för en ny docka är ju detta belopp af 137,000 kronor ofantligt billigt, utan jag anser snarare, att denna summa, en gång utbetald, bör räknas såsom en stor vinst för framtiden och såsom en mycket billig assurancespremie för den fördel, staten har vunnit derigenom, att den försäkrat sig om möjligheten att få erforderliga reparationer utförda och att få docka sina mycket värdefulla fartyg.

Ett annat skäl, hvarför jag anser, att staten bör kunna göra äfven ännu större uppoffringar, om det kräffdes, är, att enligt min tanke staten under många år har erhållit orättvisa inkomster från handels- och sjöfartsnäringen genom de afgifter, som denna näring fått betala utan någon motsvarande valuta. Huru mycket jag än vill stå på handels- och sjöfartens bästa, kan jag i detta fall dock ej annat än vara med om Kongl. Maj:ts förslag.

Här har framhållits, att det gamla Motala-bolaget, samma bolag, som år 1881 fick 90,000 kronor från handels- och sjöfartsfonden, dessutom bisträckt med stora summor, uppgående till många å 500,000 kronor. Ja, mina herrar, det är nog bekant för många af oss, att så var förhållandet, men vi få ej glömma, hvilka tider det var, då

*Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Lindholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)*

*Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Lindholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)*

det gamla Motala-bolaget fick dessa penningar, och hurudana tider det också var, då staten skulle kräfvat ut dem. Det var väl också åtskilliga andra fordringsägare, som måste gå med i konkursen, och jag vill icke tillräkna staten, om den en gång begått ett misstag — det kan hända den såväl som andra — men staten kunde icke begära att få mera tillbaka, än hvad konkursen gaf i utdelning. Jag är också öfvertygad om, att de belopp, som blifvit utbetalda, lemnats för sådana ändamål, att regeringen på grund af statuterna för handels- och sjöfartsfonden varit berättigad att utlemna dem. Således synes det mig icke nödigt att blanda in dessa penningar från handels- och sjöfartsfonden i detta ämne, ty den saken anser jag icke höra hit.

Hvad åter det beträffar, att bolaget skulle göra en så stor vinst på denna affär, så synes det mig ganska tvifvelaktigt, emedan det naturligtvis kommer att bero af förtjensten på handelsfartygen, men skulle det visa sig, att statens fartyg oftare, än beräknadt är, komma in i dockan, så tvingas handelssjöfarten att med sina fartyg antingen gå till utlandet eller också bilda ett annat dockbolag, som då skulle komma att konkurrera med det gamla bolaget. Vidare får jag säga, att jag känner till detta bolag, som är mycket solidt, och jag tror icke, att det kommit och begärt dessa 137,000 kronor som en räddningsplanka. Det kan alldeles icke komma i fråga.

Under sådana förhållanden och då jag tror, att såväl staten tjänar med detta anslag som äfven framdeles handelssjöfarten, fast detta kanske för ögonblicket kan se ovisst ut, har jag icke kunnat vara med om utskottets förslag, utan ber, herr talman, att få yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Häruti instämde herr *Svensson* i Karlskrona.

Herr Brodin: Herr talman, mina herrar! Det kan synas för-mätet att uppträda, då statsutskottet varit enhälligt i sitt utlåtande och särskildt sedan en föregående talare åberopat en framstående auktoritet på detta område och kritiserat regeringens framställning, men det förefaller mig dock, som om hvarken utskottet eller den framstående auktoriteten låtit detta vara detta, utan låtit påverka sig af andra saker, och jag skall därför taga mig friheten att yttra några ord.

Hvad först beträffar behovet af en docka i Göteborg, i hvilken skepp af den beskaffenhet som våra pansarbåtar kunna gå in, ber jag att få instämma i chefens för sjöförsvarsdepartementet uttalande. Det är alldeles tydligt, att i de skärgårdar, som finnas rundt omkring Sverige, öfningar icke alltid kunna pågå utan att några olycksbändelser skola inträffa, och om det också icke är fråga om mer, än att en propeller slagits sönder eller kommit i olag, så måste det finnas tillfälle att få skadan lagad i en docka. Och huru skulle det ställa sig i krigstid? Om vi få krig och hafva våra tio pansarbåtar färdiga, huru skulle vi kunna reda oss, om det blott finnes en docka i Stockholm och en i Karlskrona att intaga dem i? Min åsigt är, att om det skall vara något värde i detta försvaret, så måste vi ovilkorligen hafva dockor, i hvilka fartygen kunna upptagas i händelse af olyckor,

ty annars kan en vacker dag hela det stora kapital, som är nedlagdt i våra pansarbåtar, blifva alldeles värdelöst. De uppkomna skadorna behöfva icke vara stora, men det går ej an att afhjelpa dem, om det ej finnes en docka. Jag anser det således absolut nödvändigt, att det fins en docka på westkusten, der krigsfartyg kunna repareras, och jag tror dessutom, att det blott är en tidsfråga, när Riksdagen måste göra uppoffringar för att en eller ett par dockor norr om Stockholm också anläggas för att i krigsfarans stund stå till tjänst för dessa pansarbåtar, och sker det icke förr, blir det väl, sedan dyra lärpengar måste betalas på grund af bristen på sådana dockor.

Med afseende å hvad en föregående talare yttrat om att detta bolag skulle göra sig en god fördel genom att få detta anslag för att förändra sin docka, så ber jag att få erinra om, att dockan i Göteborg är den största i Sverige, som är tillgänglig för handelsfartyg, hvilka på grund af dess dimensioner i allmänhet kunna gå in der. Att icke pansarbåtarna gå in der, beror på deras stora bredd, och det är således bredden i portöppningen, som skulle ökas, och dervid måste man då i stället för slussportar använda sätt, ett slags pråm, som anbringas utanför ändan af dockan.

Denna nya anordning blir ingen fördel för bolaget, utan tvärtom blir det besvärligare vid dockningen. Det är nemligen kostsammare att använda sätt än dockportarne, som blott behöfva slås igen. Dessutom blir det för hvarje dockning en mycket större vattenmassa att utpumpas. De fartyg, som vanligen intagas i dockan, hafva vanligen endast medelmåttiga dimensioner, och således måste bolaget vid hvarje dockning utpumpas en större vattenmassa. Det blir den direkta förtjensten, som bolaget får, så att talarens på stockholmsbanken insinuation i det fallet tror jag icke har skäl för sig.

Vidare har man talat om de förluster, som staten förut har lidit på Motala gamla bolag. Ja, det är sant, att så varit förhållandet, men det är ju en sak, som icke hör hit. Och hvad denna förlust beträffar, får man väl heller icke taga den alldeles efter det belopp, som staten icke kunnat utbekomma, ty man bör också taga i betraktande, att Motala sedan decennier af år varit en uppfostringsanstalt för våra mekaniska verkstäder och arbetare här i Sverige, och att dess aktieegare under många år icke fått någon utdelning — jag vet ej ens, om de någonsin hafva fått det — utan endast gjort uppoffringar. Verkstaden var ett nationellt företag för att hålla vår industri uppe och var en plantskola för våra mekaniska arbetare och ingenjörer. Om nu också staten dervid har fått betala de summor, som här nämnts, så må det väl ej anses så oerhörd, då enskilde offrat så ofantligt mycket mera. Vi hafva behållningen deraf i de mekaniska verkstäder, som nu finnas, och de skickliga ingenjörer och arbetare, som vi nu hafva, ty plantskolan har alltid varit i Motala.

Huru jag än ser frågan, kan jag ej finna annat, än att hvad Kongl. Maj:t här föreslagit är för statens och försvarets väl både nödigt och nyttigt, och jag kan icke se något skäl, hvarför statsutskottet afslagit detsamma, då det är alldeles tydligt, att Riksdagen i allmänhet kan hafva det förtroendet till Kongl. Maj:t, att Kongl. Maj:t

*Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Lindholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)*

Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Lindholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)

skall få pröfva säkerheten. På grund häraf skall jag be att få instämma i det yrkande, som redan gjorts af herr Melin på göteborgsbanken, nemligen om bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Herr *Elis Nilsson* instämde häruti.

Chefen för sjöförvarsdepartementet, herr statsrådet Christerson: Herr greve och talman! Mina herrar! Blott ett par ord, för att icke diskussionen skall blifva allt för lång. Det har såsom ett särdeles kraftigt skäl mot den kongl. propositionen af en talare på stockholmsbanken blifvit framhållet, att man borde misstro värdet af de garantier, som af Kongl. Maj:ts föreslagits skola krävas af bolaget, nemligen garantierna för att kronans fartyg skulle ha rätt att framför privata fartyg komma in i dockan. Jag hade då liksom så många gånger förut oturen att råka ut för en sakkunnig på samma sätt jag här om dagen råkade ut för en högre sjöofficer. Det är väl dock ej något skäl att antaga, att i dockan så ofta skulle förekomma långa reparationer, som skulle räcka flere månader och hindra, att kronans fartyg kunde insläppas. Det är väl ej ens sannolikt, att sådana så ofta skulle förekomma under fredstid, och under krigstid, då man skulle mest behöfva denna docka, då vågar jag påstå, att inga handelsfartyg ligga i dockor i månader, och det är just vid krigs- och mobiliseringstillfällen, det, såsom nämndt, är af vikt, att dockan är tillgänglig för kronans fartyg. Detta är således icke något vägande skäl.

Vis à vis talet om de 90,000 kronor, som förut lemnats till bolaget, talade jag icke om olyckliga omständigheter i det sammanhang, som den ifrågavarande talaren framställde det, utan jag sade, att olyckliga omständigheter gjort, att bolaget icke kunde fullgöra sina skyldigheter, och dermed äsyftade jag, att bolagets ekonomiska ställning var ytterst dålig.

Hvad för öfrigt angår detta belopp af 90,000 kronor, som lemnats från handels- och sjöfartsfonden, så kan man i allt fall icke neka till, att ändamålet med denna summa vanns. Dockan finnes der ju, och bolaget fick penningarne för att bygga en docka. Denna docka har också under alla dessa år tjänat handeln och sjöfarten till full belåtenhet. Hvad kronan förlorat är endast, att kronans fartyg icke vidare kostnadsfritt få komma in i dockan. Men då kronans fartyg under vanliga förhållanden lyckligtvis icke mycket behöfva anlita dockor, så är ju kronans förlust icke mycket att tala om.

Hvad beträffar garantierna, som en statsutskottsledamot tycktes mest hafva fäst sig vid, skall jag be att få omnämna ett här befintligt papper, som jag glömde nyss, då det var fråga om garantierna. Efter långvarig korrespondens med bolaget har nemligen bolaget i februari månad innevarande år till en ledamot af marinförvaltningen aflåtit ett bref, hvori det heter: "Åberopande vår styrelses telegram af den 25 dennes, så lydande: bolaget villigt lemna rimlig och möjlig säkerhet till betryggande af kronans företrädesrätt vid dockans begagnande, beder få härmed bekräfta detsamma." Följaktligen har bolaget

iklädt sig, att hvarje rimlig och möjlig garanti, som af Kongl. Maj:t kunde kräfras och af Kongl. Maj:t godkännas, skall af bolaget beviljas.

Jag tycker då, att när man å ena sidan har ett bolag sådant som det nuvarande, som är känt såsom mycket kapitalstarkt, och å andra sidan tänker på den noggrannhet och försigtighet, hvarmed man naturligtvis skall gå till väga vid pröfvandet af garantierna, det icke torde vara någon risk att öfverlemnna detta åt Kongl. Maj:t.

Angående statsanslag för utvidgande af en skeppsdocka å Lindholmen inviad Göteborg.
(Forts.)

Herr Pehrson i Törneryd: Herr grefve och talman! Huruvida de garantier, om hvilka här är nämndt, kunna blifva fullt tillfredsställande, derom tillåter jag mig icke att yttra mig för närvarande. Jag vill blott fästa uppmärksamheten vid hvad som framkommit under diskussionen och som synes mig innebära en motsägelse. Det har från statsrådsbänken framhållits, att derest icke den tyska flottan vid ett visst tillfälle haft tillgång till en docka inom kort tid — jag tror det sades inom 3 å 4 timmar — så skulle det varit för sent att rädda ett visst fartyg, om hvilket det var fråga. Nu antyddes från göteborgsbänken, om jag hörde rätt, att skeppsredarne i Göteborg icke alls skulle vara tillfreds med, om i följd af det nu föreliggande förslaget de blifva strandsatta på så sätt, att om något af deras fartyg i förväg låge i dockan, detta fartyg då utan vidare skulle undanskaffas till följd af statens bättre rätt. Men om nu t. ex. ett fartyg, tillhörande handelsflottan, vore dockadt på förhand, så kunde man ju icke för ögonblicket hafva någon nytta af dockan för ett kronans fartyg. Det är ju tydligt, att man vid en sådan eventualitet icke kunde af dockan påräkna den nytta, som herr statsrådet och chefen för sjöförsvaret afsett. Ty om ett handelsfartyg förut skulle befinna sig i dockan och man skulle behöfva densamma för flottans fartyg inom någon kortare tid, exempelvis några timmar, så hade staten vid ett så viktigt tillfälle ingen nytta af dockan.

En sådan omständighet synes mig vara af högst allvarlig beskaffenhet. De s. k. garantierna må vara huru goda som helst och man må uppgöra vilkor som synas än så tillfredsställande, så gagna de i alla fall föga ändamålet, om dessa vilkor äro sådana, att de icke kunna uppfyllas i behofvets stund. Det ena med det andra synes mig därför tyda på, att man bör fordra en bättre utredning af ärendet än den, som för närvarande föreligger. Jag tror, att försigtigheten bjuder, att kammararens beslut går i en sådan rigtning, och därför ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Chefen för sjöförvarsdepartementet, herr statsrådet Christerson: Herr grefve och talman, mina herrar! Med anledning af den siste statsutskottsledamotens yttrande hemställer jag, huruvida icke deraf med logisk nödvändighet följer, att då man icke kan få absolut tillfredsställande garantier för att när som helst få använda denna docka, som emellertid skulle kräfva helt obetydlig kostnad i jämförelse med priset för en ny docka, man måste komma till Riksdagen med begäran om anslag till byggandet af en ny docka på vestkusten. Därför vågar jag upprepa den fråga, som jag nyss gjorde: hvilketdera är

Angående
statsanslag
för utvid-
gande af en
skeppsdocka
å Lindholmen
invid Göte-
borg.
(Forts.)

bättre, antingen att nu skaffa sig denna docka för en kostnad af 137,000 kronor och med de garantier, som Kongl. Maj:t kan komma att godkänna, eller att Riksdagen skall behöfva bevilja ett anslag på sju å åtta hundra tusen kronor, ja kanske mera för att kunna bygga en ny docka? Nu har man tillfälle att för ett obetydligt anslag få en docka, till hvilken man förvärfvar alla de rättigheter, som man kan få till en docka, som tillhör kronan; i annat fall får man vara beredd att gifva ut högst betydliga belopp och underkasta sig många års väntan, innan man får någon docka. Ty det dröjer *många* år, innan anslag till en sådan docka skulle erhållas. Huru många år — den saken torde herrarne kunna bedöma bättre än jag, och under tiden är det likväl i förevarande afseende ganska illa ställt för sjöförsvaret på Sveriges westkust.

Herr Brodin: Med anledning af hvad en talare på blekingsbänken yttrade vill jag fästa uppmärksamheten på att hans fordran, att dockan skulle vara ledig på några timmar, är en omöjlighet.

Om för tillfället ett annat fartyg ligger i dockan för att repareras, så måste denna reparation antingen göras färdig eller också fartyget provisoriskt tätas, innan man kan uttaga det. Äfven om staten har en egen docka och ett fartyg är intaget der, måste man göra på samma vis. Men staten kan ju göra en sådan öfverenskommelse, att den får garanti för att fartyg, som kunna vara intagna i dockan, då den behöfves för kronans räkning, skola provisoriskt tätas på statens bekostnad, och fortast möjligt uttagas.

En reparation kan taga 4 å 6 veckor och kanske mer med forcering. Men en provisionel tätning kan göras så, att fartyget flyter och kan tagas ut på några dagar. Då kan det vara af stor vikt, att en sådan öfverenskommelse träffats med dem, som ega dockan, att kronan kan få företrädere och fortast möjligt erhålla tillgång till dockan, då det behöfves.

Herr Svanberg: Jag ber att få ansluta mig till hvad herr Melin nyss anförde. Man brukar säga: "brändt barn skyr elden". Nu har regeringen visserligen någon gång förut misslyckats i sina uppgörelser med motalabolaget, men just därför är jag för min del öfvertygad derom, att, om nu ifrågavarande proposition bifalles, regeringen skall, innan någon utbetalning sker, låta sig angeläget vara att vinna *fullt* tillfredsställande garantier för vilkorens uppfyllande, äfven för den händelse att dockan skulle komma att öfvergå i andra händer. På grund häraf och då fördelarne utaf anläggningen af den ifrågasatta dockan äro af ingen bestridda, ber jag att få yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Härmed var öfverläggningen i detta ämne slutad. Enligt de gjorda yrkandena gaf herr talmannen propositioner *dels* på bifall till utskottets hemställan och *dels* på afslag derå och bifall till Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning. Herr talmannen fann den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad, men som votering

begärdes, blef nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i förevarande utlåtande n:o 57, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren med afslag å utskottets nämnda hemställan bifallit Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

Omröstningen utföll med 122 ja mot 52 nej; och hade alltså utskottets hemställan af kammaren bifallits.

§ 4.

Vid föredragning derefter af statsutskottets utlåtande n:o 58, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående statsverkets öfvertagande af rusthållares skyldighet att bekosta rustningshästs skoning under tjänstgöring, begärdes ordet af:

Herr Folke Andersson, hvilken yttrade: Jag har begärt ordet för att uttrycka min tacksamhet till regeringen därför att den föreslagit denna lindring, om den ock är aldrig så liten. Ty som vi veta, äro rustnings- och roteringsbesvären mycket svåra. Men jag skulle ha varit mycket mer tacksam, om regeringen hade kommit fram med en proposition om att rusthållet skulle sättas på vakans. Ty jag tror, att denna fordran har varit och är ganska billig, att vi likställdes med de öfriga inom landet i detta stycke. Då jag läste detta utskottsutlåtande och äfven Kongl. Maj:ts proposition, påminnes jag om något, som yttrades här i kammaren, då det var fråga om Gellivare—Ofoten-jernvägen. Det var en ärad talare, som klandrade statsutskottets utlåtande, och det, sade han, "för det de sagt och äfven för det de *icke* sagt". Jag är frestad att göra detsamma äfven med detta förslag. Jag sade, att jag vore glad öfver den ringaste lindring, äfven om den ej är mer än befrielse från anskaffandet af hästskor, söm och broddar. Men jag skulle, som sagdt, varit ännu gladare, om proposition framkommit om rusthållets sättande på vakans. Men fastän det icke står i denna proposition, synes mig dock regeringen, när den kommer fram med förslag om en så ringa lindring, tänka som så: "vi skola icke bry oss om att sätta rusthållet på vakans. Det får vara, som det är." Så har jag fattat det. Ty om regeringen haft för afsigt att framlägga förslag derom, skulle den väl ej aflåtit proposition om denna ringa lindring. Jag vet mycket

väl, att den kommit fram på grund af en Riksdagens skrifvelse, och jag klandrar ej dess aflåtande. Men jag tycker mig just i detta finna en antydning om, att vår önskan om rusthållets sättande på vakans allt mer skjutes undan. Jag hade trott, att rättvisan skulle segra mer och mer. Men mitt hopp börjar svigta. Uppmärksamheten fästes vid många missförhållanden inom landet, som böra rättas, och regeringen har nog haft god vilja att tillmötesgå. Men jag önskar, att, då tillfälle gifves, den äfven egnade någon uppmärksamhet åt denna sak, så att vi midtsvenskar komma i likställighet med de öfriga. Rusthållet är satt på vakans i Skåne, likaså i Jemtland. Båtsmanshållet är satt på vakans rundt omkring oss, men vi i midten af Sverige skola stå kvar på samma punkt som förut och hafva samma ovissa besvär. Jag önskar innerligt, att det måtte blifva någon ändring, och hemställer vördsamt till herr statsrådet och chefen för kongl. landtförsvarsdepartementet, att han, om möjligt, snart måtte hafva oss i åtanke och gå äfven våra önskningsar till mötes. Kunde det ske, vore jag mycket tacksam.

Jag har blott velat uttala detta och skall på samma gång yrka bifall till utskottets hemställan.

Vidare anfördes icke. Hvad utskottet hemställt bifölls.

§ 5.

*Angående
beredande af
medel till
fullbordande
af de beslutade
nya kasernetablis-
sementen.*

Föredrogs vidare statsutskottets utlåtande n:o 59, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående beredande af medel till fullbordande af de beslutade nya kasernetablisementen.

Under åberopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver landtförsvarsärenden för den 4 sistlidne februari hade Kongl. Maj:t uti en samma dag till Riksdagen aflåten proposition (n:o 58) föreslagit Riksdagen att medgifva, att till betäckande af brist å anslagen till de i sammanhang med den förbättrade härordningens antagande vid 1892 års urtima riksdag beslutade nya kasernetablisementen finge användas *dels* af befintlig behållning å försäljningsmedlen för fotgardesregementenas gamla kaserntomter ett belopp af 143,675 kronor, *dels* ock uppkommen behållning å de beviljade anslagen till Första Göta artilleriregementes och Lifgardets till häst nya kasernetablisement, och hemställde utskottet, att Kongl. Maj:ts förevarande framställning måtte af Riksdagen bifallas.

Ordet begärdes af

Herr Bromée, hvilken anförde: Vid denna frågas behandling torde det tillåtas mig att i korthet göra några erinringar om förut fattade beslut. Jag skall då be att få erinra kammaren om, att Kongl. Maj:ts förslag till härordning, som behandlades vid 1892 års urtima riksdag, innehöll bland annat förslag om utvidgning af, som det nu

heter, Norrlands dragonregemente, och det bestämdes i sammanhang härmed, att detta regemente och kasernerna dertill skulle läggas på Frösön. I samband dermed beräknades kostnaden för utvidgningen af etablissemnet derstädes till 175,000 kronor.

14 å 15 månader derefter, vid 1894 års riksdag, framställde Kongl. Maj:t proposition om att detta etablissemnt skulle förläggas till Umeå, och begärde för uppförandet deraf en summa af en half million kronor. Statsutskottet tillstyrkte denna begäran på så sätt, att det föreslog, att Riksdagen skulle bevilja 350,000 kronor med vilkor att Kongl. Maj:t skulle få bestämma, hvarest etablissemnt — detta så väl som åtskilliga andra i utlåandet omnämnda — skulle få förläggas, men ock med bestämdt vilkor, att Kongl. Maj:t skulle se till att etablissemnt lades på sådana ställen och på så sätt, att de anslagna medlen räckte för ändamålet. En half million kronor är, såsom jag hade äran yttra vid sistnämnda — 1894 års — riksdag, efter mitt förmenande ingalunda för mycket begärdt, när det gäller byggandet af etablissemntet vid Umeå; tvärtom anser jag nu, såsom jag ansåg då, att denna summa är alldeles för liten. Men till följd af det beslut, som då fattades, i det att Riksdagen nemligen antog statsutskottets förslag om att bevilja 350,000 kronor för etablissemntet, en summa som är jemnt dubbelt så stor som den Kongl. Maj:ts regering i framställningen till urtima Riksdagen 1892 beräknade skola åtgå, anser jag, att det, då etablissemntet ej ens är påbörjadt, icke kan vara riktigt, att Riksdagen skulle bevilja hvad som nu ytterligare begärts för detta ändamål eller 150,000 kronor, innan man ens vet, om medlen behöfvas, hvilket lika litet är fallet nu som år 1894, då det begärdes en half million kronor. Vid sådant förhållande och då Riksdagen beslutat, att 350,000 kronor skulle räcka till för etablissemntet, samt uttryckligen bestämt det vilkoret, att etablissemntet skulle läggas och byggas så, att inga ytterligare medel skulle få begäras eller användas för det ändamålet, kan det väl, vågar jag säga, icke vara riktigt att nu för samma ändamål anslå ytterligare 150,000 kronor.

Jag skall icke besvära kammaren med att återgifva hvad statsutskottet i denna del yttrade i motiveringen till utskottets utlåtande år 1894, utan skall blott bedja att få hänvisa dertill, men för att visa att statsutskottet så yttrat, skall jag bedja att få anföra några ord af en dåvarande ledamot i statsutskottet, hvilken vid frågans behandling i kammaren bland annat yttrade:

”Jag har med hvad jag nu yttrat velat betona, att när utskottet hemställt om minskning i de af Kongl. Maj:t äskade beloppen — nemligen särskildt för Norrlands dragonregementes etablissemnt — ”men velat lemna Kongl. Maj:t valfrihet i afseende på platserna för åtskilliga af de ifrågasatta kasernetablissemnt, detta skett under den *uttryckliga* förutsättningen, att valet göres så, att de beräknade kostnadssummorna blifva tillräckliga.“

Uti denne statsutskottsledamots anförande instämde åtskilliga af statsutskottets öfriga ledamöter, hvilka ännu äro kvar i denna kammare och i statsutskottet. Under sådana förhållanden är det icke utan att

*Angående
beredande af
medel till
fullbordande
af de beslutade nya kasernetablissemnt.
(Forts).*

*Angående
beredande af
medel till
fullbordande
af de beslutade
nya kaser-
neretablissem-
enten.
(Forts.)*

det förundrar mig, att statsutskottet nu, utan att en enda röst tyckes hafva höjt sig mot detta beslut, tillstyrkt Riksdagen att bevilja de begärda 150,000 kronorna.

Det skulle ju kunna hända, att någon skulle invända, att Kongl. Maj:ts regering fick rättighet att använda diverse förut för andra etablissemment beviljade medel äfven för detta ändamål, i fall man kunde göra besparingar på andra ställen. Ja, det kan ju så vara, jag skall ej yttra mig deremot. Men om så är och om man skulle så få tolka detta beslut, så är det i alla fall alldeles säkert, att den summa, som nu ytterligare begäres för etablissemment till Norrlands dragonregemente, icke ingår i det anslaget. Ty det är i den nu behandlade kongl. propositionen framställt, att den begärda summan skulle tagas af medel, som redan äro redovisade, nemligen medel, som uppkommit genom försålda tomter.

Det är som sagdt ganska egendomligt, huru denna fråga blifvit behandlad. Ty i beslutet 1892 utsades, så vidt man kan med vanligt förstånd läsa innantill och förstå, tydligt och klart, att etablissemmentet skulle läggas på Frösön, och kostnaden beräknades till högst 175,000 kronor. Jag lät då till 1894 års lagtima riksdag genom framstående sakkunnige officerare utröna, om 175,000 kronor skulle räcka till att påbygga etablissemmentet å Frösön till den storlek, hvartill det kunde vara erforderligt att utvidga detsamma, och jag fick det svaret, att 175,000 kronor skulle godt räcka till, och att det sannolikt skulle blifva mycket öfver. Men då Riksdagen beviljat precis dubbelt emot hvad som det år 1892 ställdes i utsigt, att kostnaden skulle uppgå till, kommer man ändå och begär och det tillstyrkes att bevilja ytterligare 150,000 kronor, utan att ännu, så vidt jag vet, en stock eller en sten blifvit nedlagd för etablissemmentet. Jag hemställer till Riksdagen, huruvida det kan vara rimligt att under sådana omständigheter och intill dess det blifvit utrönt, om det från militär synpunkt är alldeles nödvändigt att bygga på den sedan 1894 ifrågasatta platsen, bevilja ytterligare medel för detta ändamål, och jag gör detta särskildt med fäst afseende på hvad jag anfört om Riksdagens beslut, att etablissemmentet skulle läggas så, att de anslagna medlen skulle räcka till.

Det är härvid en sak, som jag finner vara ganska ledsam. Jag minnes mycket väl att, då denna fråga behandlades och blef föremål för beslut i denna kammare, herr statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet yttrade, att i hvad på honom ankomme det nog skulle tillses, att de anslagna medlen räckte till. Jag har förgäfvets sökt leta efter dessa ord i protokollet för den 2 maj 1894, men ej kunnat hitta dem. Jag minnes dem emellertid mycket väl och har därför tagit mig friheten åberopa dem.

Med stöd af hvad jag anfört och då jag anser, att det kan vara möjligt, att bättre skäl föreligga för att bevilja de af Kongl. Maj:ts begärda medlen till byggande af etablissemment i Upsala, medel som, efter hvad jag kan finna, möjligen kunna anses vara af Riksdagen förut anslagna för detta ändamål, skall jag icke motsätta mig, att dessa medel, 200,000 kronor, beviljas, utan påyrka, att Riksdagen ville besluta, att *Kongl. Maj:ts förevarande framställning må på det sätt*

af Riksdagen bifallas, att 200,000 kronor af de omnämnda befintliga medlen beviljas till fullbordande af kasernetablissemment i Upsala, och att utskottets utlåtande i öfrigt varder afstyrkt.

Vidare yttrades icke. Utskottets hemställan bifölls.

§ 6.

Efter föredragning af statsutskottets utlåtande n:o 60, i anledning af Kongl. Maj:ts propositioner angående efterskänkande af kronans rätt till tre danaarf, biföll kammaren hvad utskottet i nämnda utlåtande hemställt.

§ 7.

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.*

I ordningen förekom dernäst statsutskottets utlåtande n:o 61, angående väckta förslag om löneförbättring för vissa betjente vid statens jernvägar.

I den till Riksdagen aflåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behof hade Kongl. Maj:t under sjetten hufvudtiteln föreslagit Riksdagen medgifva, att, med ändring af bestämmelsen i nu gällande aflöningsreglemente för tjenstemän och betjente vid statens jernvägar om högsta arfvode för stationskarlar, arfvode inom 13:de löneklassen med årligt belopp af 720 kronor måtte kunna tilldelas stationskarl.

Vidare hade inom Andra Kammaren väckts och till statsutskottet remitterats följande motioner angående förbättring i löneförmånerna för vissa betjente vid statens jernvägar nemligen:

n:o 11 af herr *J. E. Centerwall*, hvilken hemställt, att Riksdagen ville medgifva, att, med ändring af bestämmelsen i nu gällande aflöningsreglemente för tjenstemän och betjente vid statens jernvägar om högsta arfvode för stationskarlar, arfvode inom 12:te löneklassen med årligt belopp af sju hundra åttio kronor måtte kunna tilldelas stationskarl;

n:o 80 af herr *Hj. Branting*, som föreslagit, att Riksdagen ville medgifva, att bestämmelserna i nu gällande aflöningsreglemente för tjenstemän och betjente vid statens jernvägar på det sätt ändrades, att högsta arfvode måtte kunna tilldelas:

stationskarl med	780 kronor,	
lokomotiv- och vagnputsare, pump-		
pare och kolvakt med	840	"
samt vagnförman med	1,200	" (jemte fri beklädnad);

n:o 98 af herr *P. P. Waldenström*, hvilken föreslagit,

1:o att Riksdagen måtte besluta, att högsta lönebeloppet för lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter bestämdes till 780 kronor;

Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)

2:o) att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att bostad och ved in natura bereddes jernvägsbetjente på sådana platser, der nu utgående hyresersättning uppenbarligen icke vore tillräcklig för anskaffande af anständig bostad och nödig ved;

3:o) att Riksdagen måtte besluta, a) att högsta lönegrad för vagnförmän bestämdes till kronor 1,200, b) att vagnförmän skulle bära uniform, hvars utseende af jernvägsstyrelsen bestämdes, samt att han derför skulle åtnjuta ersättning med högst 8 kronor i månaden;

och n:o 142 af herr *A. Hedin*, som föreslagit, att kontorsbiträden hos jernvägsstyrelsen måtte, i likhet med hela den öfriga betjente-personalen vid statsjernvägarne, erhålla fri läkarevård och medicin samt inqvarteringsersättning.

Utskottet hemställde:

“a) att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts framställning och med afslag å herrar Centerwalls och Brantings förslag i ämnet, må medgifva, att, med ändring af bestämmelsen i nu gällande aflönings-reglemente för tjenstemän och betjente vid statens jernvägar om högsta arfvode för stationskarlar, arfvode inom 13:de löneklassen med årligt belopp af 720 kronor må kunna tilldelas stationskarl;

b) att herrar Brantings och Waldenströms omförmälda förslag om löneförhöjning för lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter icke må vinna Riksdagens bifall;

c) att Riksdagen icke må bifalla herr Waldenströms förslag om förbättrade aflöningsförmåner m. m. för vagnförmän;

d) att Riksdagen ej heller må bifalla herr Hedins motion om förbättrade aflöningsförmåner för kontorsbiträden vid jernvägsstyrelsen;

e) att herr Waldenströms förslag om skrifvelse till Kongl. Maj:t i fråga om beredande åt jernvägsbetjente af bostad och ved in natura icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.”

Beträffande mom. a) hade reservation anmälts af herr *von Friesen*, hvilken yrkat, att utskottet måtte hemställa, att arfvode inom 12:te löneklassen med årligt belopp af 780 kronor måtte kunna tilldelas stationskarl.

Efter föredragning till en början af utskottets under mom. a) gjorda hemställan anförde:

Herr Nordström i Stockholm: Herr talman, mina herrar! Uti den af 1893 års jernvägskomité föreslagna, af Kongl. Maj:t och Riksdagen sedermera antagna lönereglering för jernvägspersonalen har, bland annat, ett visst bestämdt förhållande emellan de olika jernvägsbetjentes löneförmåner fastslagits. Detta förhållande är i någon mån rubbadt derigenom, att Riksdagen genom sitt beslut föregående riksdag tilldelade banvakterna en, enligt mitt förmenande, väl förtjent och väl behöflig förbättring i deras löneförmåner.

Med anledning af hvad då förekom och med hänsyn till detta beslut ansåg jernvägsstyrelsen sig böra göra framställning om en förbättring äfven uti stationskarlarnes löneförmåner. Med stöd af det beslut, som Riksdagens Andra Kammare uti detta hänseende i fjol fattade, ansåg sig jernvägsstyrelsen nog kunnat hafva anledning att föreslå en maximilön af 780 kronor, men i betraktande af den utgång frågan fick inom Riksdagen och med fäst afseende å de skäl, som framfördes uti en inom statsutskottet afgifven reservation, ansåg styrelsen, som fann det vara synnerligen viktigt, att löneförbättring vunnes, att det vore bäst att stanna vid att föreslå en maximilön af 720 kronor för stationskarlarna.

När detta skedde, hade jag endast mycket kort tid innehaft den plats, jag nu har. Det är ej heller lång tid jag sedermera verkat på densamma: och ehuru min tid varit upptagen af många andra stora och viktiga frågor än den nu föreliggande, har jag dock till fullo lärt mig inse, att det vore både rättvist, billigt och väl behöfligt med hänsyn till stationskarlarnes arbete och lefnadsbehof, att dem beviljades en löneförbättring. Jag tillåter mig alltså att anhålla, att I, mina herrar, villen behjerta, hvad här i denna fråga förekommer.

Angående då det belopp, hvarmed denna löneförhöjning bör utgå, har, såsom jag nämnde, Kongl. Maj:t, på jernvägsstyrelsens förslag, begärt, att löneförhöjningen skulle bestämmas till 720 kronor i högsta löneklassen. Enskilde motionärer hafva deremot framställt motioner, att maximilönen skulle fastställas till 780 kronor.

Jag och jernvägsstyrelsens öfriga ledamöter kunna naturligtvis ej annat än med största tacksamhet se, derest Riksdagen skulle vilja sträcka sin välvilja så långt, att den medgäfve stationskarlarna en löneförbättring, uppgående till 780 kronor i högsta löneklassen. Men äfven i fråga om andra bland jernvägens betjente hafva framställningar blifvit gjorda om förbättring i lönevilkoren. Skulle en löneförbättring, särskildt den högre, tillfalla stationskarlarna, följer nästan med logisk konsekvens, under förutsättning att man vill bibehålla det fastslagna förhållandet mellan de olika kategoriernas af jernvägsbetjente löneförmåner, att äfven för de andra än stationskarlarna löneförbättring göres. Hvad särskildt pumpare, putsare och kolvakter angår, har alltid, med hänsyn dertill, att de icke åtnjuta förmånerna af fri bostad och beklädnadsersättning, dem tillagts en högre lönegrad än stationskarlarna. Beträffande vagnförmännen har jernvägsstyrelsen minst två gånger gjort framställning om beredande åt dem af löneförbättring i form af beklädnadsersättning, och detta ej allenast ur synpunkten af förbättring utaf deras lönevilkor, utan äfven därför att det skulle vara fördelaktigt med hänsyn till trafikanterna. Sjelfva det arbete, de förrätta, fordrar nemligen att, när de gå in bland passagerarne i en vagn, de skola uppträda i uniform, som tydliggen visar, att de hafva något der att beställa.

Jag vill ej nu ingå i några detaljer, ty jag är öfvertygad derom, att de kammarens ledamöter, som intressera sig för denna fråga och som i densamma hafva väckt motioner, komma att göra detta. Jag kan ej heller af lätt insedda grunder göra något yrkande, utan vill

Om löneförbättring för vissa betjente vid statens jernvägar.
(Forts.)

*Om löne-
förbättring
fö. vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

endast ännu en gång anhålla att få innesluta den föreliggande frågan uti herrarnes benägenhet och varma behjertande.

Herr von Friesen: Herr talman! Som kammaren behagade finna, har jag uti min reservation yrkat, att statsutskottet måtte hemställa, att åt stationskarlarna skulle beredas möjlighet till arfvode inom 12:te löneklassen med årligt belopp af 780 kronor. Jag har föranledts till detta yrkande af de inom Riksdagen väckta motioner i ämnet, och jag sluter mig till dessa motioner så mycket hellre, som frågan vid förra riksdagen fick en behandling, hvilken utan tvifvel hänvisar derpå, att åt stationskarlarna bör beredas den af motionärerna föreslagna förmånen.

Det är visserligen sant, att detta förslag icke af Riksdagen bifölls, men det var dock endast med 3 rösters öfvervigt, som det af, efter hvad jag vill minnas, herr Pegelow på göteborgsbänken väckta förslaget förkastades. Då stationskarlarna sålunda voro så nära att få sina billiga önskningar uppfyllda, är det ej underligt, att deras målsmän nu uppträda till förmån för dem. Det är ej alltid, som dessa lågt aflönade statens tjenare varit så nära att få sina önskningar uppfyllda som då.

Särskildt med hänsyn till ställningen i denna kammare ansåg jag och anser mig fortfarande hafva berättigad anledning till förhoppning, att kammaren nu skall bifalla motionärernas förslag, ty uti denna kammare afgafs vid förra riksdagen ett röstetal af 124 mot 97 för det föreslagna beloppet af 780 kronor. Sedermera har, såvidt jag vet, ingenting tillkommit, som bort rubba kammarens åsigt i denna fråga. Jernvägsstyrelsen har yttrat, att skäl väl kunde föreligga för att föreslå detta belopp af 780 kronor, och nyss hafva vi hört chefen för jernvägsstyrelsen förklara, att från jernvägsstyrelsens sida icke något som helst hinder möter för beviljandet af detta belopp. Det är ju också att lägga märke till, att före den nästlidet år företagna lönereglering för dessa jernvägens betjente skilnaden mellan stationskarlarnes och banvaktarnes aflöning var 120 kronor. Nu sattes vid förra riksdagen banvaktarnas lön till 660 kronor. I öfverensstämmelse med hvad förut egt rum skulle således skäl också förefinnas att sätta stationskarlarnes aflöning till 780 kronor.

Jag har, herr talman, endast velat yttra detta för att motivera det yrkande, jag nu gör, nemligen att Riksdagen med anledning af Kongl. Maj:ts framställning samt herrar Centerwalls och Brantings förslag i ämnet må medgifva, att arfvode inom 12:te löneklassen med årligt belopp af 700 kronor må kunna tilldelas stationskarl.

Häruti instämde herrar *A. Hedin, Eklund* i Stockholm, *Byström, Staaff, Höjer, Wallis, Wavrinsky, Bergström*, vice talmannen *Swartling, Aulin, Zetterstrand, Gethe, Andersson* i Malmö, *Darin, Thylander, Pantzarhielm, Elis Nilson, Odencrants, Melin, Liljeholm, Svanberg, K. G. Karlsson, Persson* i Arboga, *Hammarström, Arhusiander, Styrlander, Bromée, Ernst Carlson, Walter* och *Nordin* i Hamnerdal.

Härefter yttrade:

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

Herr Centerwall: Herr grefve och talman! Mina herrar! Efter den föregående talarens yttrande och efter de många instämmanden, som han erhöll, behöfver jag ej på något sätt fatta mig vidlyftigt. Jag vill emellertid säga, att anledningen till den motion, som jag haft äran aflemna här i kammaren, är den, att jag personligen öfvertygat mig om, att den lägre jernvägsbetjeningen är uti behof af någon löneförhöjning. Jag har verkligen fått en inblick i deras lif och förhållanden, som berättigar mig till detta yttrande, åtminstone så vidt fråga är om min egen hemtrakt.

Jag ansåg mig emellertid af, som man säger, taktiska skäl böra uti min motion inskränka mig endast till stationskarlarna, ty jag trodde, att det skulle vara lättare att vinna det ena först och det andra sedan, samt att det möjligtvis hos många, eljest mycket välmående män, skulle kunna uppstå vissa betänkligheter att taga så mycket på en gång. Men då min granne här till venster framlade sin motion, som omfattade allesammans, tänkte jag naturligtvis, att det möjligen kunde vara önskligt att underskrifva äfven den motionen — och på det sättet försöka att med honom storma sparsamhetens Capitolium.

Nu kan jag ej fullt inse, att statsutskottets motivering för sitt afslag denna gång har varit riktigt lyckad. Utskottet säger nemligen: "Genom bifall till den framställning, Kongl. Maj:t i sådant afseende nu gjort, skulle förenämnda klasser af jernvägsbetjente komma att åter intaga den inbördes ställning i aflöningsstaten, som med hänsyn till deras tjensteäligganden blifvit af 1893 års jernvägskomité tillstyrkt och innefattas i det för nästlidne års Riksdag framlagda kongl. förslaget. En ytterligare förhöjning af stationskarlarnes aflöning, på sätt af enskilde motionärer ifrågasatts, anser utskottet icke vara tillräddig, dels af det skäl att den gradering af jernvägsbetjentes aflöningsförhållanden, som efter noggrann utredning blifvit af jernvägskomitén upprättad, derigenom icke blefve återställd, utan i annan rigtning rubbad, dels ock emedan utskottet på grund af nedan angifna förhållanden funnit, att denna personal skulle blifva i tillräcklig mån tillgodosedd genom: ett bifall till Kongl. Maj:ts förslag". Ja, men det strider mot hvad jernvägsstyrelsen sagt. Jernvägsstyrelsen säger nemligen, enligt referat af styrelsens yttrande, på sid. 5 i betänkandet vid den jemförelse, som styrelsen gör mellan de olika klasserna: "Deremot skulle genom en höjning af maximiarfvodet äfven för stationskarlarna dessa komma att åter intaga den ställning i lönestaten, som med hänsyn till deras tjensteäligganden dem rätteligen borde tillkomma." Dessa båda yttranden strida sålunda mot hvarandra. Jernvägsstyrelsen har ju i sjelfva verket förordat den ifrågavarande förhöjningen, och jernvägsstyrelsen bör väl bäst veta, att densamma är i högsta grad behöflig.

Jag ber alltså att i fråga om stationskarlarna få instämma i herr von Friesens förslag, och jag gör detta så mycket hellre, som det ej är sed, att denna kammare ändrar sina beslut. Det har denna kammare upprepade gånger visat, att hvad den en gång sagt, det

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

står den vid. Det var ett sådant öfvervägande röstetal för herr Pegelows förslag förra året, att jag förmodar, att kammaren nu kommer att känna sig bunden att stå vid hvad den då sade. Jag ber sålunda att få instämma i herr von Friesens förslag.

Herr Branting: Såsom en af dem, hvilka framburit de be-hjertansvärda önskemålen ifrån denna klass af statstjenare, ber jag att få yrka bifall till det förslag, som jag framställt i min motion och som i denna punkt sammanfaller med herr von Friesens yrkande.

De skäl, som jag anfört i min motion, äro, synes det mig, icke af statsutskottet på något sätt vederlagda. Det visar sig, att jernvägsstyrelsen sjelf mycket gerna skulle hafva velat gå upp till 780 kronor och blott af taktiska skäl föredrog att för ögonblicket stanna vid 720 kronor, med hänsyn, såsom den uttrycker sig, till den behandling, som frågan fick i förra Riksdagen. Och när vi nu hört detta ytterligare understrykas af chefen för jernvägsstyrelsen, så ber jag att helt kort få framhålla, att kammaren efter min uppfattning lugnt bör kunna stanna vid 780 kronor, liksom den ju äfven förra året uttalade sig för detta belopp.

Då hittills intet yrkande i motsatt riktning afhörts, har jag för tillfället intet att tillägga, utan ber blott att få hemställa om bifall till herr von Friesens yrkande.

Herr Waldenström: Äfven jag skall be att få förorda bifall till herr von Friesens yrkande.

Jag har icke något att tillägga till hvad som redan blifvit sagdt, utan vill blott nämna, att jag för några veckor sedan talade med en stationskarl här i Stockholm för att få reda på deras löneförhållanden. Han sade mig då, att han befann sig i högsta lönegraden med 660 kronor i lön, hvartill komme fri bostad och några andra förmåner. Men när han afdragit afgiften till pensionskassan, enke- och pupillkassan och kanske någon sjukkassa, som jag nu ej minnes, så utqvitterade han för hvarje månad i ett för allt några och femtio kronor. Nå, hvad har ni för familj? frågade jag honom. Jag har hustru och fem barn, svarade han. Han skulle alltså med hustru och fem barn lefva på dessa några och femtio kronor i månaden. Den uniform, som han måste bära, kan han få, sade han, för 50 kronor, om han betalar kontant; tager han densamma på kredit, så kostar den 60 kronor. Det säger sig sjelft, att en familj icke utan största svårighet kan lefva på så små inkomster. Om de nu enligt utskottets förslag ökas med 5 kronor i månaden, så är det ändå, enligt min tanke, alldeles för litet. Jag hoppas äfven, att kammaren i detta fall skall vidblifva hvad den i fjol beslöt, och bevilja stationskarlarna en maximilön af 780 kronor. Det skulle väcka ett besynnerligt uppseende, om kammaren skulle taga tillbaka 60 kronor af hvad den i fjol ville lemna.

Herr Wallmark instämde häruti.

Herr A. Hedin: Herr talman! Jag har redan haft äran instämma med herr von Friesen i det förslag, som han nyss afgaf. Jag har således icke något vidare att tillägga om den saken, men jag an- håller, med herr talmannens benägna tillåtelse, att få vid denna punkt, i brist på bättre tillfälle, beröra en med det föreliggande ämnet i nära samband stående fråga.

Enligt den lönereglering, som af 1897 års Riksdag beslöts, skall arfvode efter klasser utgå till, bland andra, banvakter. Deras lägsta arfvode, beräknadt efter 17:de, d. v. s. näst lägsta klassen, sattes till 480 kronor, och det högsta efter 14:de klassen till 660 kronor. Nu har jag erfarit från åtskilliga banvakter, att i strid med ett cirkulär, som lär utlofva ett arfvode af 660 kronor efter 13 års tjenst, det nya reglementet skulle på det sätt tillämpas, att banvakter, som tjenat ända till 17 år, få stanna vid sin gamla aflöning af 540 kronor, och personer, som tjenat ända till 30 år och deröfver, få blott 600 kronor. Icke ens de få det högsta beloppet. Huru detta hänger i hop, är för mig rent ofattligt, liksom ock för de banvakter, som häraf blifva lidande. Det synes mig klart, att en sådan tillämpning af regleringen icke rimligen kan låta sig förenas med syftet af Riksdagens beslut, och detta har jag velat påpeka, för den händelse någon af kammarens ledamöter skulle vara i tillfälle att i denna sak meddela några upplysningar af den art, att de kunna lända till någon hugnad för den talrika och knappt aflönade personal, hvars intressen det här gäller.

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

Herr Nordström i Stockholm: Med anledning af hvad den siste ärade talaren nyss yttrade, skall jag be att få säga några ord.

Enligt löneregleringen är aflöningen för den lägsta klassen för banvakter 480 kronor, hvilket belopp efter 3 års tjenstgöring höjes till 540 kronor, efter ytterligare 5 års tjenstgöring till 600 kronor och efter ytterligare 5 år till 660 kronor på grund af det beslut, som Riksdagen i fjol fattade. Men styrelsen har icke ansett sig kunna tilldela personer flere löneklasser på en gång, utan beslutit, att löneförhöjning skall tilldelas dem, som innehaft närmast lägre löneklass i det antal år grunderna i hvarje särskildt fall angifva, men att, om bland dem, hvilka sålunda erhålla löneförhöjning, de finnas, hvilka innehaft närmast lägre löneklass i högre antal år än grunderna angifva, dessa nu endast tilldelas *en* löneklass, men att de ega att under de påföljande åren bekomma löneförhöjning med en klass hvarje gång, till dess de uppnått sådan löneklass, som motsvarar deras tjensteålder i den befattning de innehafva; d. v. s. om någon under 10 år stått uti den klass han hade, när den af Riksdagen beslutade löneförhöjningen kom till, skulle han i år fått en förhöjning af 60 kronor, och nästa år skulle han ånyo få 60 kronor. Han skulle icke behöfva vänta en hel period, utan successive och så fort som görligt komma upp i den högsta lönegraden. Skulle åter bland dem, hvilka *icke* innehaft närmast lägre löneklass i för uppflyttning föreskrifvet antal år, de finnas, hvilka i innehafvande eller dermed jämförlig tjenst äro äldre än eller lika gamla som de, hvilka enligt

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

förut anförda grunder skola uppflyttas, må löneförhöjning jemväl tilldelas dem; dock med iakttagande deraf, att de, hvilka begynt med det för befattningen fastställda minimiarfvodet, och hvilkas tjensteålder i befattningen *understiger* sammanlagda antalet år i de för löneklassens tilldelande föreskrifna perioder, icke tilldelas förhöjning, förr än deras ifrågavarande tjensteålder uppgår till berörda antal år. Der hafva vi således gjort ett litet medgifvande. Styrelsen har deremot icke kunnat finna, att det var Riksdagens mening, att två åldersklasser skulle på en gång utdelas, men hoppas kunna vinna Kongl. Maj:ts bifall dertill, att redan nästa år de, som tjenat tillräckligt länge, erhålla ännu en af de bestämda löneklasserna.

Jag vill vidare meddela, att af 1,546 banvakter 157 i år få 660 kronor, 896 600 kronor, 441 540 kronor och endast 52 äro i den lägsta klassen och erhålla 480 kronor. Nästa år kommer af dem, som nu hafva 600 kronor, ett ej ringa antal att rycka upp i klassen med 660 kronor.

Jag vill till slut försäkra kammaren, att jernvägsstyrelsen skall låta sig angeläget vara att på allt sätt bevaka jernvägsbetjentes intressen — på allt sätt, som öfverensstämmer med de reglementen och författningar, som blifvit gifna styrelsen af Kongl. Maj:t och Riksdag eller ensamt af Kongl. Maj:t.

Herr Pehrson i Törneryd: Det är för mig ofattligt, att icke herrarne kunna vara till freds med Kongl. Maj:ts förslag. Det är det så mycket mera, som det är alldeles säkert, att, derest aflöningen för stationskarlarna höjes med två löneklasser, som här blifvit af enskilda motionärer ifrågasatt (jag vågar göra det påstående äfven gent emot hvad jag nyss hörde af herr generaldirektören och chefen för statens jernvägar) det skulle visa sig vara alldeles omöjligt att derefter tillämpa den nuvarande aflöningsstaten, med mindre än att Riksdagen får bevilja förhöjning i aflöningen åt snart sagdt alla öfrige jernvägsbetjente.

Detta blifver alldeles säkert följden, och jag tager mig friheten att alldeles bestämdt uttala detta på förhand. Hvarför vill man då icke uttala meningen till slut och säga, att det har den påföljd att, derest man nu höjer aflöningen för stationskarlarna med tvenne löneklasser, redan till nästa år framställning måste göras till Kongl. Maj:t om löneförhöjning för åtskilliga betjente vid statens jernvägar, hvarom här icke i dag talats, icke ens af motionärerna?

På sid. 10 i utskottets betänkande finna vi uppräknad den aflöning, som för närvarande tillkommer ifrågavarande stationskarlar, och det synes mig som om denna slutsumma skulle, såsom jag redan antydtt, tills vidare vara tillfyllestgörande. Dessa stationskarlar åtnjuta nu i aflöning, hvilken benämnes arfvode, 660 kronor i högsta lönegraden, ett tilläggsarfvode af 60 kronor, beklädnadsersättning 96 kronor samt för dem, som icke åtnjuta hyresbidrag, bostad in natura med vedbrand. Beräknar man denna naturaförmån till 250 kronor, så utgör aflöningen i sin helhet för stationskarlar i högsta lönegraden 1,066 kronor, och lägger man dertill de 60 kronor, hvilka

man i enlighet med den kongl. propositionen vill ytterligare gifva stationskarlarna, så komma de i åtnjutande af ett aflöningsbelopp i sin helhet af 1,126 kronor. Jag hemställer till litet hvar af herrarna, om man icke för tillfället kan anse detta belopp vara en nöjaktig aflöning.

Vidare vill jag erinra om en sak, som icke af Kongl. Maj:t omnämnts och ej heller af någon motionär framhållits, nemligen att denna löneförhöjning medför i sin ordning en förhöjning af pensionerna åt stationskarlar. Om jag icke missminner mig, utgår pensionen med 80 procent af lönen plus hyresbidraget, och vid sådant förhållande blir det ju en ganska väsentlig utgift, som staten får vidkännas äfven för stationskarlarnes pensionering. Jag tror således, att det är alldeles riktigt, att man vid detta tillfälle erinrar om och tager äfven denna omständighet i betraktande.

På grund af det sagda, herr grefve och talman, tager jag mig friheten att yrka bifall till statsutskottets betänkande, som afser ett bifall till Kongl. Maj:ts proposition, och det förefaller mig, som om man åtminstone för närvarande kunde hafva fullgoda skäl för att stanna dervid.

Herr Pegelow: Herr talman, mina herrar! Den föregående talaren yttrade genast i början af sitt anförande, att det var honom ofattligt, att man nu kunde komma och begära två löneklassers förhöjning åt stationskarlarna; man borde vara nöjd med en löneklass, som utskottet tillstyrkt.

Ett par af de föregående talarne och särskildt herr von Friesen har dock angifvit *ett* skäl, hvarför man nu kommit med förslag om två löneklasser, nemligen att det skett i enlighet med Andra Kammarens beslut vid föregående års riksdag, och jag skall be att få tillfoga ännu ett skäl.

Då jernvägsstyrelsen endast föreslagit förhöjning med *en* löneklass, nemligen från 660 till 720 kronor, har jernvägsstyrelsen — detta framgår alldeles tydligt vid läsandet af detta betänkande och särskildt kan man läsa det mellan raderna — ansett det vara bättre att föreslå något, som den vore öfvertygad om kunde komma att beviljas, än att riskera att hela frågan skulle falla genom att begära för mycket. Chefen för jernvägsstyrelsen har redan uttalat, att han med tillfredsställelse skall se, om Andra Kammarerna vidhåller sitt föregående beslut. För min del skulle jag mycket väl kunna tänka mig, att man stannade vid den af statsutskottet föreslagna aflöningen samt att förbättringen skedde i två i stället för ett steg, men jag kan icke ansluta mig till denna tanke af den anledning, att det synes mig föreligga en sannolikhet, som gränsar till visshet, att svenska Riksdagen, när frågan nu i dag kommit till slutligt afgörande, icke förr än en lång följd af år förflutit vill ånyo sysselsätta sig med dessa lönefrågor efter den löne-reglering, som skedde i fjol, och den justering, som, såsom jag hoppas kommer att ske detta år. Förra gången förflöto icke mindre än 23 år mellan de på hvarandra följande löneregleringarna; — det var

Om löneförbättring för vissa betjente vid statens jernvägar.
(Forts.)

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

nemligen åren 1874 och 1897 — och med en så lång tidsperiod mellan hvarje reglering synes mig den aflöning, som statsutskottet nu tillstyrkt, vara för låg.

Hvad gäller det nu? Jo, det gäller en ökning af 60 kronor eller, om man dertill lägger 20 procents inqvarteringsersättning, 72 kronor om året. Denna förhöjning skulle göra ungefär 20 öre per dag per man, men personalen skulle icke komma i åtnjutande af denna löneförhöjning under hela tjänstgöringstiden, utan det skulle komma att förflyta efter nu gällande grunder ungefär 15 à 17 år, innan en person komme i högsta lönegraden. Beräknar jag hans tjänstgöringstid till 30 à 35 år, skulle han sålunda blifva under hälften af sin tjänstetid i åtnjutande af denna förhöjning, d. v. s. erhålla ungefär 10 öre per dag under hela tjänstetiden.

Den ärade talaren på blekingebänken anförde den redogörelse för stationskarlarnes aflöning, som finnes återgifven på sid. 10 i utskottsbetänkandet, hvilken slutar dermed, att enligt nuvarande bestämmelser aflöningen för en stationskarl å större station, hvilken uppnått högsta löneklassen, utgör 1,066 kronor i gysammaste fall. Men hans sätt att anförda detta skulle nära nog kunna ingifva den föreställningen, att nämnda lönebelopp vore det allmänt förekommande fallet och att man därför borde anse stationskarlarna vara väl aflönade. Men så är ingalunda förhållandet.

Mot denna beräkning får jag först och främst göra den anmärkningen, att i denna slutsumma ingår värdet af fri bostad med ved, eller 250 kronor. Det är nog alldeles riktigt, att på vissa orter, t. ex. i Stockholm, bostaden jemte ved är värd 250 kronor, men, mina herrar, då är detta ju ett sätt att godtgöra personalen för de dyra lefnadskostnader, som finnas på dylika orter, hvilket ju är bättre än att gifva personalen *öfverallt* en sådan extra ersättning. Men huru går det för dem, som *icke* åtnjuta bostad in natura här i Stockholm? De få ju betala denna dyra hyra med dessa 250 kronor och få följaktligen så mycket mindre att lefva på. Låtom oss antaga, att värdet af bostaden är 700 kronor — jag tager nu visserligen ett absurdt fall. — Enligt denna kalkyl skulle deras inkomster vara kolossalt höga, men huru går det för den, som icke hade bostad in natura? Han skulle icke kunna reda sig på sin aflöning. Vi böra väl emellertid tänka på hvad arbete denna personal uträttar, hvilka kvalifikationer och dylikt den bör hafva.

Innan jag nu lemnar aflöningssiffran, vill jag nämna, att jag räknat ut, att medelinkomsten under en dylik persons tjänstetid, om maximiarfvodet bestämmes till 780 kronor, (oberäknadt dessa 60 kronor för signalkarlar och dylika), utgör 940 kronor eller fördeladt på 365 dagar kr. 2,57 pr dag. Personalen är nemligen skyldig tjänstgöra alla dagar, dock med undantag af hvar tredje söndag, som är fri.

Det sades under föregående riksdag af en talare på skånebänken, att för att antagas såsom stationskarl endast fordrades, att den sökande hade god helsa och en god kropp samt en oförvitlig karakter. Dessutom skulle han vara icke allt för litet begäfvad på hufvudets vägnar. Detta fordrar man af hvar och en. Men det är dock en

utvald personal, som man på detta sätt erhåller, och det är allmänt bekant, att utvaldt folk får man alltid betala bättre än annat folk. Dervid stannar det dock icke, ty när personen i fråga kommit in vid jernvägen, måste han taga kännedom om reglementen, föreskrifter och dylikt. Äfven med en måttlig begåfning kan han ju lära sig detta, men sedermera kommer *tillämpningen* af dessa föreskrifter, och det är *då*, som nerverna spännas till det yttersta i farans stund. Då måste denna person, om han skall sköta sin plats väl, hafva klart för sig, hvad order och reglementen fordra, ty i annat fall råkar han illa ut, och det kan hända mycket farliga saker.

Nu säger man, att, med afseende å denna kategori, och särskildt om man tänker på förhållandena på landet, denna aflöning är ganska hög. Ja, det är nog sant; siffran kan *synas* hög, men man tänker icke på, att för den, som skall betala hvarenda sak kontant, räcka penningarna icke så mycket, som om man har att tillgå naturaprestationer, hvilka icke tagas in i kalkylen.

Derjemte böra vi tänka på hvad denna personals arbete är värdt. Det är ett synnerligen ansträngande arbete, som denna personal har att uträtta. Kommer man en vacker sommar dag in på en station med litet folk, då synes nog arbetet enkelt och lindrigt, men det finnes ett annat arbete. Jag skulle vilja rekommendera herrarne att en vinternatt, när snön yr, gå in på Stockholms norra station, der det likväl finnes en elektrisk belysning, och följa arbetet der timme etter timme natten igenom. Karlen måste der arbeta med ansträngande af alla sina krafter; ett felsteg på de hala snövallarna och han riskerar få armar och ben afkörda; en felaktig signal och han riskerar att drabbas af jernvägsstyrelsens nödvändigtvis stränga disciplinära föreskrifter; en felaktig åtgärd med påföljd, att en person blir skadad till lif eller lem, och han blir behandlad i enlighet med strafflagens föreskrifter! Är det under sådana förhållanden icke skäl och rättvist, att denna personal aflönas något högre än vanliga grofarbetare, hvilka i dessa dagar — så är åtminstone förhållandet i Göteborg — utan något slags yrkesskicklighet fordra en aflöning af 2 kronor 20 öre per dag.

Särskildt vill jag framhålla en sak, och det är, att för ett sådant verk som statens jernvägar det med hänsyn till den intensiva trafiken är af synnerlig vikt att kunna uppväcka personalens lifliga intresse för dess tjänst, så att den icke motvilligt eller nedtryckt förrättar sina åligganden.

Man kan genom att öfvervaka personalen få fram ett visst minimiarbete. Men *öfverskottet*, det intelligentaste arbetet, får man icke, om icke intresse och god vilja är med. Och ett afslag på denna framställning kommer att medföra — icke några våldsamma åtgärder, det är jag fullt öfvertygad om, men en djup nedslagenhet hos denna personal. Och detta har icke endast moralisk, utan rent ekonomisk betydelse.

Jag går slutligen till det hufvudskäl, som för den ärade representanten på blekingebänken spelade största och viktigaste rollen i hans bevisföring, nemligen att ett bifall till det högre aflöningsförslaget skulle verka för stor rubbning i aflöningsförhållandena

Om löneförbättring för vissa betjente vid statens jernvägar.
(Forts.)

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

gent emot de öfriga personalgrupperna. Då vill jag nämna, att de grupper, som jag skulle vilja först och främst jemföra med denna, äro banvakternas och vagnssmörjarnes. Dessa båda grupper åtnjuta beklädnadsersättning lika väl som stationskarlarne. Men båda dessa grupper hafva genom den sista löneregleringen erhållit 120 kronors förhöjning. Stationskarlarne åter fingo det icke, utan endast 60 kronor för vissa stationer. Om stationskarlarne få dessa två löneklasser till, som motionärerna föreslagit, komma de således i samma ställning till dessa två viktiga grupper, som de hade före 1897 års lönereglering, och detta har jernvägsstyrelsen särskildt framhållit i sitt yttrande.

Sedan komma några andra grupper, nemligen putsarnes och pumparnes. Det är alldeles riktigt, att der en jemkning skulle komma att blifva nödvändig, och jag skulle i sådant fall vilja ansluta mig till herr Waldenströms motion beträffande dem. Men om man nu också kallar dessa för stationskarlar och tager dem med bland de andra nära 1,600 stationskarlarne, så betyder detta realiter icke så mycket. Och dermed anser jag för min del, att löneregleringen skulle vara afslutad.

Det synes mig således vara en billig gärd af rättvisa mot den personal, som här är i fråga och hvilken har fullgjort ett så ytterst pligttroget arbete, hvarpå senaste sommars trafik utgör ett bevis, och hvaråt den gratifikation, hvarom motion väckts i Första Kammaren, en motion — om hvilken jag för öfrigt icke vill yttra mig — utgör ett erkännande — det synes mig, säger jag, vara billigt att nu åt denna personal bevilja den af herr Centerwall m. fl. föreslagna löneförbättringen.

Jag ber alltså att få förena mig i herr von Friesens yrkande.

I detta yttrande instämde herrar *Hedgren, Zotterman, Lindgren, Schenström, Eriksson* i Bäck och *Nordin* i Sättna.

Herr Sjö: Herr talman, mina herrar! Det synes mig liksom den föregående talaren från utskottet, att motionärerna borde vara tillfredsställda, då utskottet här tillstyrkt Kongl. Maj:ts proposition i frågan. Derigenom få ju också till någon del motionärerna sin vilja fram, och det är sannerligen vackert så i detta fall. Man må se frågan huru man vill, så måste man ändå gifva Kongl. Maj:t och utskottet det erkännandet, att lönen för de högst aflönade stationskarlarne icke är så liten, som man här vill reducera den till. De högst aflönade stationskarlarne hafva, såsom här blifvit upplyst, då man beräknar bostad och vedbrand, en aflöning af 1,066 kronor. Med 60 kronor dertill skulle de få 1,126 kronor. Man kan med dessa stationskarlar jemföra personer, som väl måste anses tillhöra en fullt lika god samhällsställning, och jag får såsom exempel anföra skollärarne på landet. Då de skola taga sin dyra examen, få de vanligen gå vid seminariet under fyra år, och deras studier kosta dem stor uppoffring af tid och penningar. Sedan få de 600 kronor i kontant lön jemte hushyra, vedbrand och kofoder. Beräknar man dessa naturaprestationer till 250 kronor, utgör deras aflöning under de fem första

åren 850 kronor. Efter fem års väl vitsordad tjänstgöring få de 100 kronor i ålderstillägg, tillsammans således 950 kronor, under det att stationskarlarna hafva 1,126.

Jag till taga ett annat jämförande exempel. Det är icke många dagar sedan vi behandlade sjunde hufvudtiteln, och herrarne minnas väl, att det var en motionär från Första Kammaren, som hade väckt förslag om att kronojägarne skulle få en löneförbättring. Dessa hafva i de södra delarne af landet 500 kronor och i de sex nordligaste länen 550 kronor i lön jemte 100 kronor till hushyra. De äro så väl i afseende på intelligens som i annat hänseende jämförliga med stationskarlarna, men äro ändock i ekonomiskt hänseende betydligt sämre ställda än de senare.

Det har också synts mig, att, då man så nyligen som för endast ett år sedan reglerat lönerna icke endast för samtliga embets- och tjänstemän vid statsbanorna, utan äfven för betjente vid dem, man icke bort återkomma med denna fråga annorlunda, än Kongl. Maj:t gjort, hvars framställning väl är en följd af den jämförelse, som ansetts böra göras med banvakterna, åt hvilka löneförhöjning i fjor beviljades. Herrarne veta lika väl som jag, att löneregleringen föregicks af en ganska grundlig utredning. Det var en kongl. komité, som utarbetade förslaget, och detta granskades och kontrollerades icke allenast af jernvägsstyrelsen, utan äfven af civildepartementet och sedermera här inom Riksdagen. Några förändringar blefvo föreslagna i utskottet och sedermera i hufvudsak af Riksdagen antagna. Skulle man nu återigen göra en löneförändring för vare sig den ena eller den andra klassen, så är det alldeles tydligt, att det blir en förryckning, och då kan det icke hjälpas, att riksdag efter riksdag förekomma nya jämförelser och upphjelpningsförsök. Det kan icke vara nyttigt, att man så förrycker en fråga, utan sedan man gjort en lönereglering, bör man bibålla den någon tid.

Stationskarlarna hafva för öfrigt ganska stora chancer till befordran. En stationskarl, som sköter sig väl, kan blifva packmästare, konduktör, stationsförman, kontorsbiträde och stationsmästare. Det är en väsentlig och beaktansvärd fördel, som stationskarlarna hafva, att, om de sköta sig väl, de kunna komma upp i en bättre ställning.

Då jag sålunda har den uppfattningen, att, om man enligt utskottets tillstyrkande antager Kongl. Maj:ts förslag, man uppfyller alla berättigade fordringar i detta hänseende, så yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Herr Pehrson i Törneryd: Herr grefve och talman! Det är med anledning af talarens på göteborgsbanken nyss hållna anförande, som jag ber att få göra en liten erinran.

Det synes mig icke vara fullt rätt att, såsom han bland annat gjorde, söka framhålla allenast den svåraste tjänstgöringen för stationskarlarna och derigenom också på sätt och vis framställa denna sak, som om tjänstgöringen i allmänhet skulle vara sådan. Jag vågar tro, att det finnes en väsentlig skilnad i stationskarlarnes tjänstgöring, som fordrar på vissa ställen både större ansträngning och större

Om löneförbättring för vissa betjente vid statens jernvägar.
(Forts.)

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

pligtstrohet än på andra. Hans framställning af stationskarlarnes tjänstgöring t. ex. vid norra stationen här i Stockholm vill jag icke söka vederlägga, ty jag tror, att den är riktig. Men vi skola tänka på, huru det förhåller sig ute på linien, t. ex. uppe i Norrland, der det kanske icke går mer än två tåg om dagen. Är det rätt att glömma detta? Man bör väl framhålla äfven den sidan af saken och taga den i betraktande. I annat fall synes det mig, att man icke ställer sig fullt opartisk i frågan.

Beträffande herr Centerwalls yttrande, att jernvägsstyrelsen skulle hafva uttalat sig för, att, äfven om det högre lönebeloppet nu beviljades åt stationskarlarna, detta enligt jernvägsstyrelsens förmenande icke skulle åstadkomma någon rubbning i aflöningsstaten för öfrige betjente, så tror jag, att herr Centerwall i det fallet tagit fel. Ty jernvägsstyrelsens uttalande i denna del af frågan hänför sig till den löneförhöjning för stationskarlarna, som styrelsen sjelf föreslagit, nemligen till 720 kronor.

Herr Centerwall: Jag skall icke taga upp tiden mera än en minut eller så.

Jag har blifvit ombedd att lemna en upplysning, som icke gafs nyss. Saken är den, att desse stationskarlar o. s. v. få betala sin egen pension; och dessa pensionsavgifter gå för en sådan karl med 780 kronor i arfvode upp till följande belopp: till pensionskassan kronor 29,95, till enke- och pupillkassan kronor 26,91, sammanlagdt kronor 56,86, eller ungefär lika mycket, som den föreslagna andra klassens förhöjning.

Det var endast detta, jag ville meddela.

Herr Ivar Månsson: Herr talman! Det förefaller mig, att det skulle vara något besynnerligt, om kammaren nu i sin ifver att förbättra ställningen för denna lägre corps inom jernvägspersonalen skulle gå så långt, att den går förbi jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t. Särskildt fäster jag mig i detta fall vid jernvägsstyrelsen, som efter moget bepröfvande har funnit, att den aflöning, som styrelsen föreslår, är lämplig och rättvis. Huru skall det taga sig ut för denna styrelse och för våra myndigheter i allmänhet, om Riksdagen skall på det sättet kappas med dem och icke vara nöjd med hvad de föreslagit? Jag föreställer mig, att trycket på denna styrelse af dess personal är så starkt, att den säkert finner sig föranledd att i sina förslag gå fullt så långt, som den anser skäligt. Nu har jernvägsstyrelsen pröfvat denna fråga sedan i fjol, då Riksdagen tog upp den och efter detta mogna bepröfvande kommit fram med det förslag, som föreligger. Om Riksdagen går längre, synes det mig, att våra myndigheter skola komma i en ganska obehaglig ställning och få mycket svårt att tillbakahålla det tryck, som utöfvas och ovilkorligen måste komma att utöfvas på dem i sådana fall som detta. Det synes mig, att det vore rättare, om man nu — *om*, säger jag, man nu anser aflöningen vara för låg, att i alla fall nöja sig med hvad jernvägsstyrelsen har föreslagit. Sedan hade då jernvägsstyrelsen att taga upp

frågan och pröfva den under jemförelse med aflöningen för andra, med dessa likstälde betjente samt sedermera framlägga förslaget i ett sammanhang. Detta vore tydligen rättare än att, på sätt här ifrågasättes, gå jernvägsstyrelsen i förväg.

Huru ämnar nu kammaren göra? Är det meningen, att utom dessa 780 kronor de stationskarlar, hvilka tjenstgöra såsom vaxelkarlar vid stationerna, skulle ha ytterligare det tillägg af 60 kronor, som nu tillkommer dem, som inkallas till denna tjenstgöring? Det är en mycket stor del af corpsen, som har dessa 60 kronor. Om man lägger detta belopp till de 780 kronorna, så är man uppe vid 840 kronor, oafsedt den hyresersättning och det beklädnadsbidrag, som dessa betjente nu ha. Inräknas detta, kommer man upp till en aflöning af 1,126 kronor. Men dermed, mina herrar, ha de redan hunnit till en högre aflöning än en stor del af corpsen i öfrigt, af dessa vagnsmörjare, portvakter, lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter. Kan det nu vara rimligt, att man skall lagstifta och gå till väga på detta sätt och icke nöja sig med hvad jernvägsstyrelsen har pröfvat och funnit rätt? Är det då icke bättre, att man beviljar hvad jernvägsstyrelsen har begärt och derefter tager frågan i förnyadt öfvervägande, sedan jernvägsstyrelsen med ledning af de uttalanden, som här framkommit, pröfvat densamma och framlagt ett förslag, der alla dessa klasser af betjente blifvit satta i jemförelse med hvarandra? Jag anser, att detta vore det rätta sättet att gå till väga, och jag kan verkligen icke fatta den ifver, som här råder att springa i kapp och öfverbjuda hvarandra utan att ha den ringaste tillit till hvad jernvägsstyrelsen funnit rimligt och hvilket också öfverensstämmer med hvad Riksdagen i fjor beslöt i fråga om banvakternas löneförmåner. Då fingo banvakterna mer än dessa stationskarlar med flera; därför skola nu de senare höjas upp. Nu skulle de få mer än banvakterna, och därför skola väl också banvakterna sedermera höjas upp, och så undan för undan. Rättare är väl, att frågan pröfvas i sin helhet.

Det är med stöd af dessa skäl, herr talman, som jag nu ber att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr Pegelow: Herr talman! Jag skall endast be att få göra en kort replik.

Den ärade talaren på blekingebänken yttrade, att alla stationskarlsbefattningar icke äro så ansträngande, som jag framställde det. Han har rätt, men jag må säga, att detta är dock mycket allmännare, än att stationskarlarne ha den höga aflöning, som statsutskottet här har räknat ut. Vid småstationerna är arbetet ofta nog mycket ansträngande på grund deraf, att der hålles så liten personal som möjligt. Såsom ett exempel på att det icke finnes så godt om litet ansträngande platser, kan jag nämna, att jernvägsbefälet ofta nog har mycket svårt att placera äldre karlar, som ädragit sig sjuklighet under tjensten, men som man ändå icke vill afskeda. Det faller sig icke sällan svårt att bereda dem en lämplig, lindrigare tjenst-

Om löneförbättring för vissa betjente vid statens jernvägar.
(Forts.)

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

göring. Det är med sådana personer, som de lindrigare platserna besättas, och jag tror, att intet kan vara att deremot invända.

Det förnämsta skälet, som talaren på skånebänken anförde mot den nu begärda förhöjningen, var det, att jernvägsstyrelsen möjligen skulle kunna känna sig öfverraskad och obehagligt berörd af att Riksdagen ginge jernvägsstyrelsen i förväg. Jag tillåter mig i det hänseendet endast hänvisa till hvad jernvägsstyrelsens chef här i kammaren har meddelat.

Herr Branting: Jag kunde icke utan invändning åhöra hvad herr Ivar Månsson nyss yttrade, och detta just därför, att det kom ifrån honom.

Efter det statsutskottets afdelning hade börjat behandlingen af den ifrågavarande propositionen och de i ärendet väckta motionerna, tillät jag mig fråga herr Ivar Månsson, huru det kunde vara med utsigterna i detta fall, och jag fick då af honom den upplysningen, att han nog trodde, det en viss utsigt funnes för att utskottet skulle kunna gå motionärernas önskan afsevärdt till mötes. Då han vid riksdagens början uttalade sådana tankar, måste jag ställa till mig sjelf den förvånade frågan, hvad som sedan dess inträffat, eftersom nu just han stiger upp och förklarar, att statsutskottets utlåtande bör bifallas, och till på köpet försvarar detta med sådana skäl, som att man här skulle gå jernvägsstyrelsen förbi och vilja rifva upp ett beslut, som jernvägsstyrelsen efter ett års moget öfvervägande har fattat. Och detta fastän jernvägsstyrelsen sjelf mycket tydligt har låtit förstå, att styrelsen icke har det ringaste emot, att man stannar vid det högre beloppet — en förklaring, som här i kammaren i afton ytterligare bekräftats!

Det är för att göra denna lilla erinran och för att i allt fall gifva kammaren någon inblick i den högre politikens mysterier, som jag tillåtit mig göra denna slutreplik.

Öfverläggningen beträffande mom. a) förklarades härmed slutad. I enlighet med de yrkanden, som derunder förekommit, gaf herr talmannen propositioner dels på bifall till utskottets hemställan och dels på bifall till herr von Friesens under öfverläggningen gjorda yrkande, och förklarade herr talmannen, att enligt hans uppfattning svaren utfallit med öfvervägande ja för den senare propositionen. Votering blef emellertid begärd och företogs enligt följande nu uppsatta och af kammaren godkända voteringsproposition.

Den, som beträffande mom. a) i statsutskottets förevarande utlåtande n:o 60 bifaller det af herr von Friesen under öfverläggningen framställda förslag, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit utskottets i nämnda moment gjorda hemställan.

Omröstningen visade 96 ja, men 100 nej, hvadan utskottets hemställan af kammaren bifallits.

Beträffande derefter *mom. b)* anförde:

Herr Waldenström: Då jag väckte min motion om löneförhöjning för lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter — en förhöjning till 780 kronor, så skedde det under förutsättning, att den af Kongl. Maj:t äskade löneförhöjningen för stationskarlar skulle blifva beviljad. Nu har kammaren för sin del beviljat denna förhöjning, och detta torde jag få betrakta såsom ett skäl för att kammaren också skall bevilja förhöjning för de af mig nämnda jernvägsbetjente. Under det att stationskarlarnes högsta lönegrad har varit 660 kronor, hafva lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter kunnat komma upp till 720 kronor, d. v. s. till en 60 kronor högre lön. Men de hafva icke haft den beklädnadsersättning, som tillkommit stationskarlarna, hvadan de senares verkliga löneförmåner med 3 kronor i månaden öfverstigit de förres. Då kammaren nu höjt stationskarls aflöningsförmåner med 60 kronor om året, synes det mig också vara skäl, att lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter få en motsvarande förhöjning, hvarigenom deras högsta arfvode skulle komma att uppgå till 780 kronor om året. Jag förmodar, att herr Brantings motion, deri för de af mig nu nämnda betjente föreslås ett maximiarfvode af 840 kronor, är väckt under den förutsättningen, att stationskarls högsta arfvode skulle komma att af Riksdagen bestämmas till 780 kronor.

Dessa betjente, nemligen lokomotivputsare, vagputsare, pumpare och kolvakter, hafva nu, utom hvad som egentligen tillhör deras tjänst, äfven skyldighet att förrätta åtskilliga andra arbeten, såsom t. ex. att påelda lokomotiven och ångfinkorna, ett arbete, som måste börja åtskilliga timmar före ett tågs afgang och ofta måste verkställas så tidigt på morgonen som klockan 2 å 4. Vidare måste de afproffa trafikerande vagnar, intaga gas till belysningen i vagnarna o. s. v.

Statsutskottet anför mot de af mig framhållna skälen för löneförbättringen ingenting annat än formella betänkligheter, och dess nej synes mig därför vara temligen litet motiveradt. Jag hörde i dag vid invigningen af kristna föreningen af unga mäns nya lokal ett anförande af föreningens ordförande, deri han sade: "Ofta svaras nej på ett sådant sätt, att, om man skakar och kramar på det riktigt, så kommer ett ja fram derur." Och så torde jag få anse, att det nej, statsutskottet här på anförda svaga grunder afgifvit, är ett sådant nej, som, om man skakar och kramar på det, lemnar ett ja till slutresultat.

Herr talman! Jag skall därför be att få yrka afslag på utskottets betänkande och bifall till motionen.

Herr Pehrson i Törneryd: Herr greffe och talman! Jag vågar anhålla om bifall till statsutskottets hemställan. Jag tror, att kammaren med så mycket större skäl kan gå med härpå, som, när för-

Om löneförbättring för vissa betjente vid statens jernvägar.
(Forts.)

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

slaget i fjol, äfvenledes på grund af enskild motionärs framställning, var föremål för behandling, Riksdagen då afslog detsamma. Det är, såsom redan i föregående punkt framhållits, alldeles gifvet, att en sådan löneförhöjning, som här är fråga om, icke kan åstadkommas med mindre, än att den kommer att försäkra en väsentlig rubbning i aflöningsförhållandena för öfriga jernvägsbetjente. Och det synes mig vara alldeles för mycket begärdt af enskilda motionärer att räkna på bifall till sina framställningar i dylika fall. Nog borde väl åtminstone jernvägsstyrelsen få pröfva sådana frågor som denna, innan de föreläggas Riksdagen. Jag hemställer till eder, mina herrar, huru det skulle taga sig ut och om icke vederbörande styrelse skulle känna sig komprometterad, om t. ex. aktieägarna i ett enskildt jernvägsbolag beslöte på bolagsstämma löneförhöjning åt jernvägens tjenstemän och betjente utan att på förhand hafva hört styrelsen. Jag är alldeles öfvertygad, att under sådana förhållanden ingen skulle vilja åtaga sig att sitta såsom styrelseledamot i ett sådant bolag. Men här hafva vi i afton, besynnerligt nog, fått höra raka motsatsen uttalas af chefen för statens jernvägsstyrelse. Det synes mig, att *han* i främsta rummet borde vara den, som läte sig angeläget vara att få pröfva dylika förslag, innan de föreläggas Riksdagen. Det var med vemod, som jag hörde detta uttalande af honom, och jag kan icke annat än djupt beklaga, att ett sådant yttrande kommit från det hållet.

Jag yrkar, såsom sagdt, bifall till utskottets förslag.

Herr *Ersson* i Vestlandaholm instämde häruti.

Herr *Branting*: Det är fullkomligt riktigt såsom herr Waldenstörn yttrade, att min motion i denna del utgår från den förutsättningen, att Riksdagen skall vara benägen att bevilja 780 kronor såsom högsta arfvode åt stationskarl. Der bibehålles denna proportion därför att det, som vi förut hört af generaldirektören för jernvägarne, sedan lång tid tillbaka varit vanligt, att nu ifrågavarande betjente hölles en klass öfver stationskarlarna, enär, såsom förhållandena för närvarande vore, de gå förlustiga bland annat beklädnad. Jag ber emellertid att få taga fasta på det yttrande, som af generaldirektören afgafs, och hvilket, såsom vi alla hörde, gick ut på att visa, att enligt logisk konsekvens måste de få kategorier jernvägsbetjente, om hvilka de återstående delarne af motionen handlar, komma att få kännning af den löneförhöjning, som stationskarlarna kunde komma att uppnå. Nu beslöt för en stund sedan denna kammare genom votering att bestämma högsta stationskarlsarfvodet till 720 kronor, och det lär väl finnas ganska ringa utsigt för att Första Kammaren denna gång skall vilja lära Andra Kammaren något bättre genom att visa, att den å sin sida kan frångå sin gamla ståndpunkt, lika så väl som Andra Kammaren visat sig kunna frångå den baklänges. Men i alla fall, innan beslut derom blifvit fattadt, är det för tidigt att bestämdt säga, att högsta arfvodet kommer att blifva 720 kronor. Det föreligger ju ännu en formel möjlighet för, att det kan blifva 780 kronor. Vid sådant förhållande och då det naturligtvis är rigtigast, att jern-

vägsstyrelsen själf drager konsekvenserna af det beslut i stationskarlsfrågan, som slutligen visar sig blifva Riksdagens, skall jag, herr talman, i förhoppning att jernvägsstyrelsen till ett följande år måste draga dessa konsekvenser, icke tillåta mig att nu framställa något yrkande.

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

Med herr Branting förenade sig herr *John Olsson*.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad, samt herr talmannen till proposition upptagit de olika yrkandena, biföll kammaren utskottets hemställan.

Mom. c).

Bifölls.

I fråga vidare om *mom. d)* anförde:

Herr A. Hedin: Om det i själfva verket förhölle sig så, som man läser på sidan 12 i statsutskottets förevarande utlåtande, att jag i min motion meddelat origtiga uppgifter, så och äfven om jag trodde mig kunna vara förvissad, att man skulle visa mig den vänligheten att icke misstänka, det jag afsigtligt lemnat origtiga uppgifter, skulle jag dock känna mig djupt bedröfvad och finna det vara en oafvislig pligt att ödmjukligen hos kammaren och statsutskottet anhålla om öfverseende. Jag skulle då icke heller hafva begärt ordet för något annat ändamål än att anhålla om detta öfverseende. Men jag har *icke* meddelat origtiga uppgifter. Jag är således berättigad att taga ordet till själf försvar. Om någon skulle komma att finna, att detta själf försvar möjligen något ögonblick skulle få karakteren af angrepp, så är det icke *mitt* fel. Jag rigtar emellertid icke det angreppet i någon den minsta mån emot statsutskottet. Jag finner det förklarligt, att statsutskottet i en sådan fråga har sökt att på ett efter dess mening tillförlitligt håll få upplysningar i saken. Jag tar för gifvet, att statsutskottet erhållit sådana upplysningar från jernvägsadministrationen — jag väljer det uttrycket för att dermed gifva till känna, att jag icke i någon den minsta mån åsyftar, att upplysningarne skulle vara framkomna under medverkan af den ärade chefen för jernvägsstyrelsen eller vara ett officiellt meddelande från densamma. Jag är öfvertygad derom, att, *om* upplysningarne hade blifvit begärda i sådan form, de hade kommit att lyda helt annorlunda. Men jag antar, att statsutskottet ansett sig hafva goda skäl att lita på de uppgifter, det fått från hvad det antagit vara sakkunnigt håll.

Hvad jag har uppgifvit är, att de personer, hvilkas talan jag för, i olikhet med alla andra jernvägsbetjente sakna förmånen af fri bostad eller inqvarteringsersättning, och denna min uppgift är alldeles korrekt. Här erinras nu af den, som gifvit form åt framställningen i utskottets betänkande, att detta gäller endast om jernvägsbetjente vid linien, vid distrikten. Nej, det *är* icke så. Vid styrelsen fins utom dessa

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

kontorsbiträden ett antal vaktmästare, och om det numera är förhållandet, att — sedan Riksdagen i fjor medgaf en högsta aflöning af 1,100 kronor för en bland dem, förste vaktmästaren, och denne ingått, såsom jag tror, på ny stat — han kommer att drabbas utaf afdrag af 150 kronor för åtnjutande af fri bostad, så gäller detta icke om de öfriga vaktmästarne, och det fins icke vid styrelsen några andra inom betjentklassen än dessa män och vaktmästarne. Det gäller icke om de senare; de hafva icke ingått, af helt naturliga skäl, på den nya staten, därför att den skulle utfalla ogynnsamt för dem. De hafva fortfarande såsom hittills, i motsats till kontorsbiträdena, naturainkvartering, dels i jernvägens hus, dels i förhyrda lokaler. Således, i detta fall är min uppgift alldeles korrekt.

Jag har vidare uppgifvit, att dessa kontorsbiträden skulle, i motsats till alla andra betjente, sakna fri läkarevård och medicin. Härpå svaras: "nej, det förhåller sig icke så; fri läkarevård och medicin gälla endast personal ute på linien". Det var dock icke så, när min motion väcktes i kammaren; den är daterad den 27 januari. Men sedermera, mot slutet af februari, hafva de ifrågavarande vaktmästarne fått veta — icke direkt, utan genom ett meddelande af jernvägsläkaren, då en af dem på sedvanligt sätt vände sig till honom — att de icke vidare hafva att påräkna fri läkarevård och medicin. Således, beträffande den förmånen förhåller det sig nu så, att min uppgift, som var riktig i början af året, har blifvit oriktig en månad senare. Men den *var* riktig, *då den afgafs*, ty vaktmästarne vid styrelsen — de enda betjente, som vid styrelsen finnas, utom kontorsbiträdena — de hade fri läkarevård och medicin. Om nu någon skulle göra den invändningen: men det är ju klart af det gällande reglementet af den 15 oktober 1897, att fri läkarevård och medicin är tillerkänd blott personalen vid distrikten — så lyder det enkla svaret på en eventuel sådan anmärkning på följande sätt, att det nya reglementet af den 15 oktober 1897 är i den delen, i fråga om fri läkarevård och medicin, af alldeles enahanda innehåll med § 17 af dittills gällande 1874 års reglemente, som också förklarade, att fri läkarevård och medicin tillkommo endast personalen vid distrikten, och att det oaktadt, intill dess att nämnda meddelande af jernvägsläkaren gafs i sistlidne februari månad, vaktmästarne vid styrelsen — *den* delen af betjente vid styrelsen — åtnjutit fri läkarevård och medicin. Min uppgift var följaktligen riktig, när motionen skrefs. Att den sedermera har blifvit oriktig, kunde blifva föremål för några kommentarier, som jag ej skall ingå på.

Följaktligen, herr talman, har jag alldeles rätt i att tala om den "undantagsställning", i hvilken kontorsbiträdena äro försatta. Deremot har nu invändts — jag vill knappast säga af statsutskottet, men deremot invändes i statsutskottets utlåtande i slutet af första stycket på 12:te sidan — att, om man medgäfvade hvad jag påyrkat, derigenom skulle uppstå en rubbning i de antagna grundsatserna, förmenande man nemligen, att kontorsbiträdena vid styrelsen hafva fått ett högre arfvode i högsta klass än motsvarande betjente vid linien och att

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

således det icke finnes något berättigande för mig att yrka en förman, som redan motsvaras af detta högre arfvode. Vi skola se!

För så vidt jag får antaga, att aritmetiken — sådan man åtminstone tillförenehemtade den i skolorna — icke är öfverändakastad af den, som meddelat statsutskottet upplysningarne, lär jag allt hafva, äfven här, fullständigt rätt i mitt påstående om en undantagsställning för dessa kontorsbiträden. Låt se! Det lägsta arfvodet för kontorsbiträdena är enligt reglementet vid styrelsen 600 kronor och vid distrikten 600 kronor. Men vid distrikten tillkomma till dessa 600 kronor antingen inqvartering in natura eller också ett hyresbidrag, som utgör 20 procent af arfvodet. Således, då 20 procent af 600 utgör 120 kronor, så får man uppskatta deras arfvode till 720 kronor. Det är det lägsta arfvodet för kontorsbiträden vid distrikten, plus fri läkarevård och medicin, under det att det lägsta arfvodet för kontorsbiträden vid styrelsen är 600 kronor, *icke* 720 kronor, och *utan* fri läkarevård och medicin. Jag förmodar, att man skall vara villig medgifva, att 720 kronor, plus fri läkarevård och medicin, är mer, och icke mindre, än 600 kronor. Och detta "mer" förekommer vid *distrikten*, och detta "mindre" förekommer vid *styrelsen*.

Det högsta arfvodet för kontorsbiträden är vid styrelsen 1,200 kronor, vid distrikten 1,080 kronor. Men vid distrikten tillkommer, i fall icke inqvartering ges in natura, hyresersättning, utgörande 20 procent af arfvodet. 20 procent af arfvodet, 1,080 kronor, det utgör 216 kronor. 216, lagdt till 1,080, lär väl utgöra 1,296, och enligt hittills gällande uppfattning är 1,296 kronor mer än 1,200 kronor, hvilket är det högsta, som utbetalas till kontorsbiträden vid styrelsen, och då har jag ej talat om fri läkarevård och medicin, som tillkommer som ett ytterligare plus för kontorsbiträdena vid distrikten.

Jag vågar således påstå, att jag icke farit med osanning eller kommit med origtiga uppgifter. Jag upprepar, att jag finner det alldeles förklarligt, att statsutskottet har underkastat motionen kritik; det är dess skyldighet att göra. Och statsutskottet har antagit, att upplysningar, kommande från fackman, skulle vara tillförlitliga — jag föreställer mig åtminstone, att det gått till på det sättet. Hvar emot jag likaledes upprepar, att jag är alldeles viss, att upplysningarne icke hafva kunnat komma ex officio från jernvägsstyrelsen, allra minst med någon medverkan af dess ärade chef.

Nu är det för mig obehagligt, att statsutskottet har tagit dessa upplysningar för kontant, och jag kan ej underlåta att göra den anmärkningen, att det måhända torde vara skäl för framtiden att något reformera tillvägagångssättet, då statsutskottet inhemtar upplysningar från åtskilliga offentliga verk — äfven om detta skulle komma att kosta något mer tid. Jag menar, att det vore kanhända riktigt, att dessa upplysningar begärdes och afgäfvdes i den mest officiella form.

Jag sade i början, att det kan hända, att mitt nödtvungna och fullkomligt berättigade sjelfförsvar skulle möjligen kunna komma att i någon mån antaga karakteren af ett angrepp; och dertill har jag rätt. Ty jag är utmanad — icke af statsutskottet, utan af dem, som

*Om löne-
förbättring
för vissa
botjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

furnerat statsutskottet upplysningar, genom hvilka jag här skulle framstå såsom den der hade meddelat, till statsutskottets förvillande, origtiga uppgifter. Jag skall nämna ett exempel, som förtjenar att bevaras i kammarens protokoll, och då jag har äran att se statsrådet och chefen för civildepartementet närvarande, tager jag mig äfven friheten att rekommendera det till hans och genom honom till Kongl. Maj:ts uppmärksamhet.

År 1894 beviljade Riksdagen på framställning af Kongl. Maj:t pensioner åt vissa vid statens jernvägsbyggnader då anställda tjenstemän. Följande år begärde Kongl. Maj:t ändring i de af 1894 års Riksdag för de beviljade pensionernas åtnjutande stadgade villkor. Det skedde genom en proposition — jag ber att få fästa vigt vid datum — daterad den 10 april. Under ärendets behandling erhöll statsutskottet — såsom man läser i utskottets den 7 maj daterade utlåtande öfver den kongl. propositionen — på frågan, huru vida någon af de ifrågavarande 10 personer, som 1894 fått pension, deraf begagnat sig, den upplysningen från jernvägsstyrelsen, att ingen ännu begagnat sig af den honom tillerkända pensionen. Kort efter detta, sedan jag gjort ett besök i statskontoret, vände jag mig till en dåvarande ledamot af statsutskottet, numera aflidne Lasse Jönsson i Sandby, och frågade honom i hvilken form statsutskottet fått detta meddelande från jernvägsstyrelsen. Han svarade: först muntligt, och sedan, då vi frågade en gång till, skriftligt. Såsom jag nämnde, upprepade statsutskottet i sitt den 7 maj daterade utlåtande detta svar, och samma s. k. upplysning inflöt sedermera i Riksdagens skriftelse till Kongl. Maj:t. Nå väl! På en af mig framställd, så lydande fråga — hvarpå jag visste svaret förut sedan 2 år tillbaka —: "Undertecknad får härmed anhålla om skriftligt intyg, hvilka bland ofvan nämnda personer" — de 10 ifrågavarande tjenstemännen — "före 1 maj 1895 uppburit något å dem tillerkända pensioner, hvilket belopp och å hvilken dag. Stockholm den 19 april 1898" — har jag i statskontoret, från vederbörande tjensteman fått ett skriftligt meddelande, som utvisar hvad jag — såsom jag nyss nämnde — visste förut, nemligen att långt förr än statsutskottet afgaf sitt utlåtande den 7 maj, långt förrän Kongl. Maj:t kom med sin proposition om ändring i 1894 års villkor, hvilken proposition är daterad den 10 april 1895, pensionsmedel uppburits af en den 2 mars, af en annan den 8 mars och af en tredje den 9 mars. Summorna äro icke stora. En har uppburit pensionen för hela första kvartalet, en annan för januari månad och den tredje för halfva januari månad. Men i fråga om en oriktig uppgift, en otillåtligt oriktig uppgift — ty ett misstag är icke möjligt utan med förutsättande af en vårdslöshet, som förtjenar ett strängare namn — betyder det naturligtvis icke mycket, om summan, det gäller, är sammanlagdt några hundra eller några tusen kronor. Detta är, herr talman, ett exempel på, att allt, som kan sägas i en viss — men oegentlig — mening vara meddeladt från vederbörligt håll, icke alltid håller streck; och jag tror därför, att det vore riktigt att ändra förfaringssättet så, att alla upplysningar komme att begäras och afgifvas i fullt officiel form. Det

är i alla fall — det skall säkerligen kammaren förlåta mig, att jag säger — icke behagligt att på grund af alldeles origtiga meddelanden från en myndighet, hvilken sjelf kan göra sig skyldig till sådana uppgifter, hvarpå jag anført ett exempel, blifva framställd såsom den der skulle — låt vara oafsigtligt — hafva velat vilseleda utskottet och kunnat bidra till vilseleda äfven kammaren.

Herr talman, jag har icke något yrkande att göra.

Herr Höjer: Jag skall be att med några korta ord få tillkännagifva min ställning till den motion, som af herr Hedin blifvit väckt i föreliggande ämne, och jag skall derjemte tillåta mig att göra ett yrkande, nemligen om afslag på utskottets hemställan och bifall till motionen.

Jag har till det mesta blifvit förekommen af herr Hedin i afseende på den fråga, som närmast föreligger. Samma uppgifter om aflöningsförhållandena för kontorsbiträdena vid jernvägsstyrelsen, som herr Hedin meddelat, har äfven jag mottagit, först skriftligen och sedermera försökt att kontrollera dem samt äfven kontrollerat dem genom personlig uppvaktning hos jernvägsstyrelsen. Jag skall icke tillåta mig att upprepa hvad herr Hedin sagt — jag skall endast tillåta mig att fortsätta den jemförelse, som han begynte, men som han icke förde till slut.

Man skulle kunna säga — och jag tänker mig, att någon af statsutskottets ledamöter skulle kunna anföra det — att kontorsbiträdena i styrelsen hafva att påräkna, när de kommit upp i högsta löneklassen, icke blott de der 1,200 kronorna, utan äfven kunna beräkna arvode för extra arbete uppgående till 25 å 30 kronor i kvartalet. Dervidlag ber jag att få anmärka, först att dessa 25 å 30 kronor äro ersättning för *extra* arbete och sedan vill jag häremot uppställa några förmåner, som tillkomma kontorsbiträdena vid linien, nemligen först kompetens till stationsmästareplatser efter 10 års tjenstgöring, hvilken kompetens icke tillkommer kontorsbiträdena vid styrelsen. Vidare har det uppgifvits för mig, att de flesta af kontorsbiträdena vid linien kunna påräkna provision för försålda biljetter, fraktagifter, felräkningspenningar m. m., och slutligen vill jag påpeka, att för dessa kontorsbiträden vid linien gäller, att de vid beräkningen af pensionen ega att medräkna det der *plus* i inqvarteringspennningar eller hyresbidrag. Jag skall dessutom be att få fästa herrarnes uppmärksamhet uppå, att — enligt en uppgift, som jag fått — till jernvägsstyrelsen skall hafva inkommit en petition från kontorsbiträdena vid linien, innehållande den begäran, att den högsta lönen för dem hädanefter måtte sättas i den 7:de löneklassen, således till 1,200 kronor, hvilken petition — enligt den uppgift, jag fått — skall af jernvägsstyrelsen hafva blifvit förordad. Men oafsedt detta, synes det mig vid en jemförelse mellan kontorsbiträdena vid linien och kontorsbiträdena vid styrelsen, att förhållandena alldeles påtagligt och i en högst betänklig grad äro till förmån för de förra. Nu finner jag lika litet som herr Hedin något det ringaste skäl, hvarför kontorsbiträdena på linien skola vara bättre aflönade än kontorsbiträdena vid styrelsen eller, rättare sagdt,

Om löneförbättring för vissa betjente vid statens jernvägar.
(Forts.)

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

hvarför dessa senare skola vara sämre aflönade och i en afgjort sämre ställning än kontorsbiträdena vid linien. För min del får jag säga, att jag icke kan begripa, hvarför man skall slå in på att hushålla i afseende på dessa betjente vid styrelsen — en grupp, som in alles uppgår till icke fullt 30 personer, hvarför man skall — säger jag — med afseende på denna lilla grupp af jernvägsbetjente draga in det der hyresbidraget å ena sidan och fri läkarevård och medicin å den andra.

Det är efter dessa jemförelser, som jag för min del funnit, att den motion, som herr Hedin framlagt till Riksdagens benägna åtanke, är fotad på ganska rigtiga grunder.

Herr Pehrson i Törneryd: Herr grefve och talman! Det synes mig, att det svar, som möjligen herr Hedins nyss hållna anförande kan fordra, icke bör skäligen ifrågasättas att kunna lemnas af någon ledamot af statsutskottet, utan i stället torde böra framkomma från annat håll. Emellertid har jag icke något vidare att tillägga än att yrka bifall till statsutskottets hemställan.

Härmed var öfverläggningen slutad. Kammarern biföll utskottets hemställan.

Mom. e)

Bifölles.

§ 8.

Föredrogs vidare statsutskottets utlåtande n:o 62, i anledning af väckt motion om anslag till gratifikationen åt betjente vid statens jernvägar.

I en inom Första Kammarern väckt, till statsutskottet för förberedande behandling öfverlemnad motion (n:o 18) hade herr *O. Alin m. fl.* föreslagit, att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts disposition ställa en summa af 350,000 kronor att utgå af innevarande års trafikinkomster af statens jernvägar för att efter Kongl. Maj:ts pröfning utdelas till statens jernvägars ordinarie personal inom betjentegraden enligt 1897 års arfvodestat med ett belopp i regel motsvarande en månads arvode under sagda år till hvar och en af denna personal, dock med afdrag vid längre frånvaro från tjensten och med tilldelande af belöning äfven åt extra personal, som tjenstgjort i frånvarandes ställe.

Utskottet hemställde emellertid, att motionen icke måtte af Riksdagen bifallas.

Härom yttrade:

Herr Eklund i Stockholm: Jag har icke begärt ordet för att göra något yrkande, utan jag har velat i anledning af ett utskottets yttrande på sidan 16 i betänkandet beröra en annan fråga, som dock

ganska nära sammanhänger med den föreliggande. På sidan 16 säger utskottet:

”Vid statens jernvägar utöfvas emellertid i många fall alldeles motsvarande funktioner af tjenstemän som af betjente. Sålunda tillhör föreståndaren för en mindre station betjentegraden, under det att vid de större stationerna såväl stationsföreståndaren som dennes närmaste biträden äro tjenstemän.”

Här bestyrker utskottet det välkända faktum, att jernvägsmän af betjentegraden få fullgöra precis samma åligganden som tjenstemän; och härom vore ingenting att säga, i fall det vore möjligt för en sådan jernvägsman af betjentegraden att genom pligttröhet, skicklighet och nit i sitt kall vinna befordran till tjensteman. Men förhållandet är icke så vid statens jernvägar, och detta af den grund, att jernvägsstyrelsen eller Kongl. Maj:t uppställt mycket stränga fordringar i afseende på lärdomskompetens — om jag så må uttrycka mig — för erhållande af befordran vid statens jernvägar. Vid de enskilda jernvägarne liksom inom affärsverlden tillämpas den mycket sunda principen, att det är skicklighet och praktisk duglighet, som får vara afgörande, om en person skall befordras eller icke, och man har exempel på, att vid enskilda jernvägar mången person kunnat tjena sig upp från en ganska anspråkslös ställning till en framskjuten sådan. Vid statens jernvägar är deremot ett befäst svalg uppdraget mellan de olika graderna. Har en person inkommit i betjenteklassen, får han också stå der, han må ådagalägga hvilken skicklighet som helst. Denna starkt utpräglade begränsning mellan de begge lägren af jernvägsmän är för det första *orättvis*, då dels det ena lägret icke kan undvara det andra och dels inom båda lägren ställas — som äfven utskottet erkänner — delvis samma fordringar i afseende på arbete och ansvar. För det andra verkar det spända förhållandet mellan tjenstemän och betjente naturligtvis ytterst ofördelaktigt på corpsandan och sammanhållningen mellan jernvägsmännen, alstrar å ena sidan agg, afund och bitterhet, å den andra förnämt öfversitteri, och hersklystnad.

I fråga om vinnande af anställning som ”tjensteman i allmänhet” vid statens jernvägar ha inga bestämda kompetensvilkor — förrän just i dessa dagar — funnits föreskrifna. I gällande tjenstgöringsreglemente kap. 1 § 2 mom. e. heter det härom, att man skall ”förete” bevis om eller undergå sådana kunskapsprof, som styrelsen finner nödiga. Vill man göra sig mödan att upprätta en lista öfver hvilka fordringar, styrelsen under årens lopp funnit ”nödiga”, skulle denna få ett mycket brokigt utseende, ty de ha vexlat ej blott för hvarje år, utan hardt när för hvarje till tjensteman antagen person.

Till en början gälde visst som högsta kompetens, om vederbörande sökande var f. d. officer eller sjökaptan — ett dyrbart missgrepp, som jernvägen sedermera fått sota för. Sedermera följde bestämelsen om studentexamen såsom kompetensbevis, derpå betyg till minst 6:te och så betyg till minst 7:de klassen.

Det har händt — antagligen på grund af åtskilliga relationer för den sökande — att en yngling, som allenast genomgått 3 klasser i

Om löneförbättring för vissa betjente vid statens jernvägar.
(Forts.)

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

allmänt läroverk, efter 3 månaders "privatläsning", för styrelsen lyckats prestera betyg i vissa ämnen till 7:de klassen och alltså ansetts kompetent att blifva tjänsteman.

Deremot har det för en person i betjentklassen — en person, som vunnit den allra största säkerhet och duglighet i jernvägsgöromålen och i praktisk yrkesskicklighet erkändt höjt sig vida öfver flertalet tjänstemän med samma tjänsteskyldighet samt genom sjelfstudium lyckats tillägna sig goda kunskaper och förmåga att obehindradt behandla åtskilliga främmande språk — icke lyckats blifva uppflyttad till tjänsteman. Hans upprepade ansökningar derom hafva hittills af jernvägsstyrelsen afslagits.

Man hade hoppats, att bestämmelserna i samband med den nya löneregleringen skulle i någon mån förändra detta förhållande, men så är ej fallet, utan man kan snarare säga, att förhållandena blifvit ytterligare skärpta i detta afseende.

I §§ 50 och 87 af Kongl. Maj:ts instruktion för jernvägsstyrelsen af den 15 oktober 1897 har bestämts de kvalifikationer, som en person skall ega för att kunna erhålla anställning vid statens jernvägar; och af detta cirkulär framgår för öfrigt tydligt, att jernvägsstyrelsen fordrar, om icke helt och hållet aflagd mogenhetsexamen, så åtminstone betyg för sådan kompetens i vissa ämnen, som motsvarar de betyg, som skola erhållas i mogenhetsexamen.

Att fordran på aflagd teknisk eller annan högre examen ställes på de tjänstemän, hvilkas tjänst sådant kräfver — derom är ju ingenting annat än godt att säga, men för det öfvervägande stora flertalet af tjänstemän: stations- och kontorsskrifvare, stationsinspektorer å de flesta stationer m. fl. äro kunskaper, motsvarande de för mogenhetsexamen fastställda, icke nödvändiga, om än önskliga.

Att detta kunskapsmått äfven kan vara onödigt för personer med rätt hög tjänst, visas deraf, att en byråassistent i Stockholm sökt och erhållit tjänst som trafikinspektör i Norrland, ehuru han har blott vanlig folkskolebildning, men det oaktadt, lyckligt och väl inkommen i tjänstemannaklassen, alltid haft rykte om sig att vara en af verkets mest dugliga och pligttrogne tjänstemän.

Jernvägstjänstens rent praktiska natur har mycket litet med studentexamens läroämnen att skaffa — om man nemligen undantager de få tjänster, som gifvetvis kräfva en högre utbildning — och hur rent öfverflödigt denna fordran är, visas bäst af en jemförelse med de enskilda banorna, der man med affärsmannablick tager frågan från dess praktiska sida och bedömer en persons lämplighet icke efter betyg i vissa i mogenhetsexamen ingående ämnen, utan efter ådagalagd skicklighet i tjänsten. Ingen påstår heller, att de enskilda banornas tjänstemän äro mindre ansedda eller mindre väl fullgöra sina åligganden än statsjernvägarnes tjänstemän.

En och annan gång öfvergår en enskild bana genom köp i statens ego, och staten öfvertager i regel tjänstemännen, som också få behålla sina platser. Dylka tjänstemän uppfylla blott undantagsvis de teoretiska kompetensvilkor, jernvägsstyrelsen uppställer för erhållande af tjänstemannaplats, men det har alltid visat sig, att de i sin

tjenst varit minst lika dugliga, lika värderade och lika pligttrogna som deras nyförvärfvade kamrater med betyg om aflagd mogenhets-examen. Och ej så sällan har sådan tjänsteman vunnit befordran.

Inom betjentklassen finnes, såsom förut påpekats, ett stort antal personer, hvilka hafva samma åligganden som vissa tjänstemän. Så är förhållandet med kontorsbiträden, stationsmästare och öfverbanmästare.

Så har t. ex. ett kontorsbiträde fullkomligt enahanda göromål med en kontors- och stationsskrifvare. Huru väl kontorsbiträdescorpsen fullgör sina åligganden framgår deraf, att det flera gånger händt, att en stationsinspektör föredrager ett kontorsbiträde framför en stations-skrifvare.

Med stationsmästare är förhållandet likadant — ja, herr talman, jag skall fatta mig så kort som möjligt — med öfverbanmästare är förhållandet också enahanda. De få fullgöra samma arbete, som aligger tjänstemännen med den skilnad, att de få lägre lön men hårdare och strängare sysselsättning.

Jag har med denna framställning velat göra en anhållan såväl till Kongl. Maj:t som till jernvägsstyrelsen, att de måtte taga i öfvervägande, huruvida icke någon åtgärd skulle kunna vidtagas för att i vissa enstaka fall, då en person i betjentklassen, såsom ett kontorsbiträde eller en stationsmästare, gjort sig känd för synnerlig nit och duglighet i tjensten och för öfrigt kan ådagalägga vissa kunskaper, huruvida icke, säger jag, i sådana enstaka fall, en dylik person skulle kunna uppflyttas i tjänstemannaklassen.

Här föreligger nu från ledamöter i Första Kammaren förslag, som gå ut derpå, att en gratifikation skulle tillerkännas betjente vid statens jernvägar. Detta är nu af utskottet afstyrkt. För min del är jag öfvertygad, att, om Riksdagen ville bevilja en sådan gratifikation, detta beslut skulle helsas med glädje af alla dem det vederbör. Men jag är desslikes öfvertygad, att en åtgärd af Kongl. Maj:t och styrelsen för statens jernvägar i syfte att bereda möjlighet för betjente, som genom pligttrohet, nit och skicklighet i tjensten gjort sig deraf förtjente, att kunna öfverflyttas i tjänstemannaklassen, skulle helsas med ännu mer tillfredsställelse än en tillfällig gratifikation.

Jag har, som sagdt, intet yrkande att göra, men jag har ansett mig ega befogenhet att beröra detta förhållande, som faktiskt är en fråga, hvilken alstrat mycket missnöje inom vissa klasser af jernvägsbetjente.

Häruti instämde herr *Nordin* i Hammerdal.

Herr Waldenström: Herr talman! Jag skall icke tillåta mig att göra något yrkande gent emot utskottets afstyrkande af den väckta motionen, men jag kan icke underlåta att säga, att jag tror, att det skulle hafva hedrat Riksdagen, om den beviljat den föreslagna gratifikationen åt jernvägsbetjente.

Det är visserligen sant, att utskottet anfört åtskilliga skäl, som kanske motionärerna hafva förbisett, men äfven om man lägger tillsammans alla dessa skäl, så våga de icke upp de förtjenster, som jernvägs-

*Om löne-
förbättring
för vissa
betjente
vid statens
jernvägar.
(Forts.)*

betjente under sistlidne sommar hafva inlagt genom sitt arbete, som man väl kan säga gått vida öfver hvad man har rätt att fordra af vanliga menskliga krafter.

Det skulle icke hafva varit någon synnerligen känbar utgift för statsverket att bevilja gratifikationen, men det skulle hafva varit en uppmuntran, som jernvägsbetjente väl gjort sig förtjenta af, och som säkerligen på dem skulle hafva inverkat på ett sådant sätt, att jernvägstrafiken deraf indirekt kunnat erhålla en nytta, hvilken ekonomiskt motsvarat den der utgiften många gånger om.

Jag beklagar, att utskottet icke har tillstyrkt motionen, men jag har, som sagdt, icke något yrkande att göra.

Vidare yttrades icke. Utskottets hemställan bifölls.

§ 9.

Vid föredragning derefter af statsutskottets utlåtande n:o 63, i anledning af väckt motion om rätt för pensionerade tjenstemän och betjente vid statens jernvägar att erhålla fribiljetter för resa å samma jernvägar, deri utskottet hemställt, att förevarande, inom Andra Kam-maren af herr *A. F. Broström* afgifna motion, n:o 167, icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda, begärdes ordet af motionären

Herr *Broström*, som yttrade: Efter utskottets enhälliga afstyrkande af de motioner, som i detta utlåtande nyss förut blifvit behandlade och som haft till syfte att förbättra den i tjenst varande jernvägspersonalens, inom betjenteklassen, löneförmåner, förundrar det mig icke särdeles mycket, att utskottet äfven afstyrkt min motion, ehuru denna icke afser någon egentlig statsutgift. Jag skall ej heller i denna sena timme uppehålla kammaren länge, utan blott be att få yttra några ord.

Utskottet säger, att den personal, som nu är i fråga, ej synes mer än andra af staten pensionerade tjenstemän hafva *behof* eller berättigade anspråk att komma i åtnjutande af fria resor å statens jernvägar. Det der uttrycket "behof" kan nog uppfattas på mer än ett sätt, och meningarne derom vara ganska delade. Då jag skref min motion, tänkte jag blott att begära denna förmån för personer i betjentgraden vid statens jernvägar, som blifvit pensionerade, der be-hofvet onekligen vore störst. Men jag kom då att tänka på, att statsutskottet — eller det utskott, som skulle få att behandla motionen — skulle få en osökt anledning att svara, att det äfven funnes många andra, som tillhörde högre grader, som skulle vara förtjenta af att få samma förmån, och därför tog jag alla graderna tillsammans.

Jag har under min lefnad träffat många pensionerade embets- och tjenstemän samt betjente så väl från civila som militära verk och stater, och jag har äfven träffat sådana från jernvägsstaten, men aldrig har jag sett några, som varit så totalt utslitna, då de inträdt i pensionsåldern som betjente vid jernvägarne. I den stad jag tillhör

finnas några pensionerade lokomotivförare och banvakter, och jag försäkrar, att de äro så utslitna, att de så godt som ej förmå att göra det ringaste. Och därför tror jag, att den ifrågavarande förmånen torde vara af behovet påkallad åtminstone för denna klass, helst som pensionen der ej kan anses vara så öfverdådigt hög.

Sedan säger utskottet, att om detta beviljas, skulle otvifvelaktigt äfven andra klasser anse sig lika berättigade till samma förmån. Ja, det är ju mycket möjligt, och om den myndighet, till hvilken sådana frågor komme att hänskjutas, funne dem befogade, och för dem beviljade fribiljetter, skulle jag ej anse, att någon olycka dermed skett. Men jag förmodar, att, då sådana frågor uppstå och komma till vederbörande, som öfver dem ha att yttra sig, dessa vederbörande skola ha lika stor förmåga att säga nej, som statsutskottet här haft.

Vidare talar utskottet om att ett bifall till motionen äfven skulle leda derhän, att statens inkomster af jernvägstrafiken skulle ogynnsamt påverkas. För min del tror jag icke, att några fribiljetter för gamla utslitna pensionerade jernvägsmän skulle inverka så ofördelaktigt på inkomsterna af statens jernvägstrafik, att densamma deraf skulle lida något väsentligt men.

Jag tror ej heller, att det vore farligt att aflåta en sådan skrifvelse till Kongl. Maj:t, då det ju är helt och hållet beroende på Kongl. Maj:t, huruvida han finner beviljandet af denna förmån vara lämpligt och nyttigt med hänsyn till jernvägstrafiken. Skulle densamma beviljas, skedde det i vårt land ej något annat än hvad som redan nu eger rum i vårt broderland Norge, der det, enligt hvad som framgår af en skrifvelse från Norges statsbanedirektör, inom regeringen förelåg ett förslag — nemligen vid den tid, då skrifvelsen affärdades — om ordnande af en sådan här fribiljettfråga för pensionerade jernvägsmän. Och redan nu lemnas i praktiken fribiljetter åt pensionerade jernvägstjenstemän och deras enkor. Samma förmån åtnjuta dessa äfven på den danska själländska jernvägen.

Herr talman! Jag ber att få yrka afslag på utskottets hemställan och bifall till min motion.

Vidare anfördes ej. Kammaren biföll utskottets hemställan.

§ 10.

Slutligen företogs till behandling lagutskottets utlåtande n:o 61, i anledning af väckta motioner angående ändringar i gällande lagstiftning om väghållningsbesvärets utgörande.

I särskilda inom Andra Kammaren afgifna motioner hade uti berörda ämne föreslagits:

af herr *E. Sandquist*, motion n:o 6: "att Riksdagen måtte för sin del besluta, att § 6 uti lag af den 23 oktober 1891, angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, i hvad densamma rörer un-

Om löneförbättring för vissa betjente vid statens jernvägar.
(Forts.)

Angående ändringar i gällande lagstiftning om väghållningsbesvärets utgörande.

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

dantag ifrån skyldigheten att deltaga uti vägunderhållet, punkten 3 måtte erhålla följande lydelse:

3:o) 'inkomst, understigande ett tusen kronor genom aflöning, arfvode och traktamente eller annan med allmän eller enskild tjänstebefattning förenad förmån, pension, årligt understöd, gratifikation, lifränta och undantagsförmån.';

af herr *E. A. Lindblad*, motion n:o 14: "att Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t måtte anhålla, att Kongl. Maj:t tacktes, så snart ske kan, låta fullständigt omarbета lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet af den 23 oktober 1891 och till Riksdagen öfverlemna sådant förslag.;"

af herrar *J. Eliasson* och *Ollas A. Ericsson*, motion n:o 26: "det Riksdagen beslutar att hos Kongl. Maj:t i skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t tacktes, efter vederbörande vägstyrelsers hörande, så skyndsamt som möjligt låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till sådana ändringar i och tillägg till väglagen, som pröfvas vara af behovet påkallade.;"

af herrar *P. Ersson* i Vestlandaholm och *A. G. Olsson* i Frösvi, motion n:o 62: "att Riksdagen ville för sin del besluta, att första stycket af 33 § i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891 skall erhålla följande ändrade lydelse:

"Å kronans allmänning samt, i den mån sådant är förenligt med tillgodoseende af samma eller närliggande, kronan tillhörig egendoms behof, jemväl å utmark till annan kronans egendom må sand, grus eller sten till vägs underhåll utan ersättning tagas efter vederbörande skogstjenstemans anvisning.;"

af herr *J. P. Jansson* i Saxhyttan, motion n:o 76: "att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:t ingå med skrifvelse, det Kongl. Maj:t ville låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till såväl sådan ändring i lagen angående vägunderhållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891, att det måtte kunna tillstädjas väghållningsdistrikt att å offentlig auktion öfverlåta väghållningsskyldigheten, som ock öfriga af behovet påkallade ändringar i samma lag.;"

af herr *J. Bengtsson* i Bjernalt, motion n:o 96: "att Riksdagen måtte besluta uti skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t ville låta företaga en fullständig revision och omarbetning af gällande väglag, hvarvid i motionen framställda önskningsmål måtte vinna beaktande.;" samt

af herr *M. Andersson* i Löfhult, motion n:o 129: "att Riksdagen beslutar, att första momentet i § 60 i väglagen skall få följande förändrade lydelse:

§ 60.

Utaf den för vägunderhåll in natura uppskattade kostnad lemnas en femtedel af statsmedel, hvilket bidrag utbetalas till vederbörande

vägstyrelse för att på lämpligt sätt tillhandahållas dem, som berörda vägunderhåll bestrida.

Andra momentet lika som förut.“

Utskottet hemstälde:

“1:o) att herrar Lindblads, Eliassons och Ericssons, Janssons samt Bengtssons motioner, såvidt de afse en allmän omarbetning eller revision af lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, icke må af Riksdagen bifallas;

2:o) att Riksdagen, med anledning af herrar Sandquists, Eliassons och Ericssons, Janssons samt Bengtssons motioner, ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det täcktes Kongl. Maj:t låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till ändringar af lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891 i syfte:

a) att skyldigheten att deltaga i byggnad och underhåll af allmän väg, bro och färja utsträcker till inkomst genom aflöning, arvode och traktamente eller annan med allmän eller enskild tjenstebefattning förenad förmån, pension, årligt understöd, gratifikation, lifränta och undantagsförmån, för de fall, att sådan inkomst uppgår till minst ett tusen kronor;

b) att föreskrift meddelas angående hvilka myndigheter, som hafva att föranstalta om val af ledamöter i den uti 47 § af berörda lag omförmälda särskilda nämnd;

c) att stadgande meddelas derom, att kostnaden för offentliggörande i länskungörelserna af det i 51 § af nämnda lag omförmälda uppskattningsinstrument skall af allmänna medel gäldas;

d) att föreskrift meddelas angående tid och sätt för anförande af besvär öfver beslut, som fattas vid det i lagens 58 § omförmälda sammanträde med de väghållningsskyldige;

e) att föreskrifter meddelas dels derom, att kommunalnämnd skall vara skyldig upprätta vägfyrktalslängd, dels ock derom, att nämnda längd skall underkastas enahanda granskning, som i fråga om kommuns fyrktalslängd finnes föreskrifvet; samt

f) att statsbidrag förklaras skola utgå för all landsväg och bygdeväg, som underhålles antingen in natura af de väghållningsskyldige eller ock gemensamt på hela distriktets eller dess vägkassas bekostnad, såvida vägs katt för sådant ändamål utgöres af de in natura väghållningsskyldige;

3:o) att öfriga uti ifrågavarande motioner framställda förslag om ändringar i berörda lag beträffande:

- a) 4 §§;
- b) 5 §§;
- c) 6 §§;
- d) 19 §§;
- e) 24 §§;
- f) 33 §§;
- g) 35 §§;

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väghållningsbesvärets
utgörande.
(Forts.)*

Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärers
utgörande.
(Forts.)

- h) 37 §;
- i) 44 §;
- k) 47 §;
- l) 51 §;
- m) 54 §;
- n) 57 §;
- o) 58 §;
- p) 60 §;
- q) 61 §;
- r) 63 §;
- s) 65 §;
- t) 69 § samt

u) införande af bestämmelse om rätt för väghållningsdistrikt att upplåta vägunderhållet på entreprenad
icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.“

Beträffande utskottets hemställan i punkten 1 hade reservation anmälts af herr *Redelius*, hvilken ansett, att utskottet, i anledning af herrar *Lindblads*, *Eliassons* och *Ericssons*, *Janssons* samt *Bengtssons* motioner bort hemställa om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om allmän omarbetning och revision af gällande väglag.

Ordet begärdes af herr *Redelius*, som yttrade: Angående föredragningsättet af detta betänkande ber jag att få hemställa att, sedan den nu föredragna punkten blifvit af kammaren afgjord, punkten 2 föredrages och afgöres i sin helhet, d. v. s. alla 6 momenten derunder på en gång, samt att derefter punkten 3 i sin helhet föredrages, men diskuteras och afgöres efter hvarje littera för sig; och anhåller jag, herr talman, om proposition å detta mitt yrkande.

Hvad herr *Redelius* sålunda hemställt bifölls af kammaren.

I fråga till en början om *punkten 1* anförde härefter

Herr *Redelius*: Denna punkt anhåller jag att kammaren behagade återremittera till utskottet och det af skäl, som jag skall be att i största korthet få anföra.

Min tanke om denna fråga är nemligen den, att den här väglagen är i behof af en allmän revision. Men jag finner icke lämpligt eller ens rimligt, att Riksdagen skulle besluta en sådan skrifvelse, då den icke har någon annan motivering än den nu föreliggande, hvilken ju går ut på afslag. Om Riksdagen skulle vilja besluta en allmän revision, så synes det mig därför, att ärendet bör återremitteras till utskottet i detta bestämda syfte och med uttryckligt tillkännagifvande, att kammarens önskan är, att utskottet måtte inkomma med ett skrifvelseförslag, åtföljdt af en sådan motivering, som kan anses lämplig för ändamålet.

Jag anhåller därför i korthet — utan att ingå i någon vidlyftig utredning i detalj — om proposition på detta mitt yrkande. Skulle

kammaren bifalla detsamma, kunna ju öfriga punkter derefter utan vidare afgöras.

Herr Lindblad: Då jag är en af dem, som vid innevarande riksdag motionerat om revision af väglagen i allmänhet, anser jag mig böra säga några ord.

Jag vill då först erkänna, att jag vid affattningen af klämmen till min motion icke fullt nöjaktigt afvägt ett ord. Jag använde nemligen uttrycket "fullständig" revision. Inom utskottet har det talats om en "allmän" revision, och jag erkänner villigt, att detta uttryck är bättre och dessutom äfven mer motsvarar hvad jag sjelf tänkt mig. Jag har nemligen icke afsett att *upphäfva* den nu gällande väglagen, utan jag har blott och bart önskat en revision, men i mer omfattande delar än utskottet nu har föreslagit.

Utskottet har i år ställt sig på den ståndpunkten, att det tillstyrker partiella förändringar och förbättringar. I fjol afvisades alldeles en sådan tanke, och inom utskottet yrkades på en revision och talades om revisionen såsom snart förestående. Jag kunde här vid lag anförda utskottets utlåtande och äfven yttranden af utskottets ordförande vid debatten i Första Kammaren, men jag skall ej upptaga tiden med ett sådant citat. Jag vill blott nämna, att vid diskussionen inom denna kammare det var 14 talare, som dels sjelfva, dels genom instämmanden med andra uttalade, att en allmän revision hos dem hade de största sympatierna. Jag skall blott uppläsa, hvad en medlem af lagutskottet, herr Folke Andersson, anförde till kammarens protokoll. Han yttrade bland annat: "Vi veta alla, att vi icke voro belåtna med det lagförslag, som sålunda antogs, ty der voro mångfaldiga fel, som redan då blefvo påpekade; men för att få någon ordning antogo vi det då i förhoppning, att framdeles, då man pröfvat lagen, man skulle kunna vidtaga ändringar, så att den blefve mera tilltalande och bättre, än hvad den vid antagandet var". Och längre ned i ett annat stycke heter det: "Då nu emellertid Första Kammaren tagit utskottets förslag, tror jag, att det vore klokt af denna kammare att äfven göra detsamma. Utskottet har uttalat sig till förmån för ändringar. Detta uttalande har godkänts af Första Kammaren. Och är det nu så, att äfven Andra Kammaren instämmer deri, har ju Riksdagen godkänt det, och då hoppas jag, att regeringen skall deraf sluta, att det behöfves en revision af lagen. Och det skulle då möjligen komma ett förslag från regeringen". Detta var den allmänna ståndpunkten i fjol. Kan man då undra på, att vid årets riksdag flertalet motionärer yrkat på en allmän revision? Kan man ej förr finna underligt, att utskottet lemnat *sin* ståndpunkt och ej uttalat sig i konsekvens med sitt fjolårsuttalande?

Min hufvudafsigt har egentligen varit att uttala en önskan om vägunderhållets lämpliga lokalisering. Vägunderhållet är ju en naturaprestation och såsom sådan ytterst känslig för afstånd, icke blott *på* vägen, utan äfven *till* vägen. Jag hade föreställt mig, att praktiske män skulle vara mera böjda för att gå in på en sådan anordning än att blott eftersträfvat den mycket beprisade "jemnheten". Ty hvad är

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

Angående
ändringar i
gällande lag-
stiftning om
väghållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)

egentligen "jemnheten" i detta fall? Den är ett ord, hvars betydelse kullkastas af verkligheten, just af afstånden. Landtmätaren går fram med sin kedja och graderar eller uppskattar vägen, och gode männen utmärka ett stycke, som skall rättvist motsvara ett annat. Men de kunna ju ej veta, att den, som får detta stycke, måhända får mycket längre dit än den, som får det andra, ehuru båda styckena skulle motsvara hvarandra.

För att nu åstadkomma en bättre anordning af detta, har jag föreslagit en sockenbegränsning. Jag kan mycket väl förstå, att Riksdagen nu icke med ens vill antaga en sådan anordning. Jag har dock icke tänkt mig, att hvarenda liten socken skulle bilda ett särskildt distrikt — detta framgår af motionen — men jag föreställer mig, att man skulle kunna gifva ett slags vitsord åt de stora kommunerna, som lämpligen kunde utgöra ett distrikt, att få skilja sig från de andra socknarne, i fall de kunde påvisa någon verklig olägenhet af sammanslagningen till ett distrikt. Eljest måste ju Konungens befallningshafvande, som har utslagsrätten i den saken, helt enkelt hålla sig till de stora distrikten, såsom det beqvämaste för tjänstemännen och Konungens befallningshafvande i egenskap af öfvervakande myndighet. Det är dessutom möjligt att kunna införa en utjemning mellan socknarne, så att vid uppbörden den socken, som finge ett större vägunderhåll på sig, än som egentligen på den belöper, skulle kunna få betaldt af de socknar inom distriktet, som fått mindre vägunderhåll och derigenom sluppit ifrån en del af den skyldighet, som rätteligen ålegat dem.

I denna motions syfte hafva tre södermanlandsrepresentanter, äfvensom representanten från Södertörn instämt. Hvad södermanlandsrepresentanterna beträffar, förhåller det sig så, att i deras vägdistrikt delningen i allmänhet är genomförd eller så godt som afslutad. Och jag tror, att man har rätt att taga hänsyn till den erfarenhet, som kan föreligga inom dessa distrikt, ty erfarenheten är alltid den bästa läromästaren. Jag vill nu blott anföra hvad en person — för öfrigt en mycket praktisk man, som icke är från Södermanlands län, utan från den domsaga, som utgöres af Södertörn — har skrivit till mig. Han säger:

"Förut grusade vi i Vårdinge endast 2 à 3 tusen fots väglängd utom socken, nu hafva vi, utom cirka en half mils längre vägggrusning inom socken än förut, nära två mils grusning i tvenne angränsande socknar (Öfver-Jerna och Turinge). Jag sjelf har, utom nära lika lång sträcka väghållning inom Vårdinge, äfven lika mycket i Öfver-Jerna socken på ett afstånd af $1\frac{3}{8}$ mil från gården! Det kunde låta tänka sig, att i sistnämnda socken glädjen vore stor, därför att Vårdinge-borna få hålla så mycket väggrusad derstädes, men tvärtom äro landtbrukarne der äfvenledes missbelåtna, emedan de fått sina vägstycken på längre afstånd från gårdarna." Jag anför detta, ty samma förhållande råder på många flera ställen.

Jag tänker nu något närmare skärskåda utskottets utlåtande och skall dervid försöka att fatta mig så kort som möjligt.

Jag vill då först taga i betraktande hvad utskottet tillstyrker i punkt

2 a), nemligen att skyldigheten att deltaga i väghållningsbesväret skall utsträckas till löntagare. Detta är — att döma af åtskilliga reservationer från förstakammarledamöter inom utskottet — troligtvis den synpunkt, som svårast kommer att tillvinna sig bifall inom Första Kammaren. Det är dock onekligt, att saken icke har så stor praktisk betydelse för landsbygden, som man velat göra troligt. Ty de aflöningar, som öfverstiga 1,000 kronor, äro jemförelsevis fåtaliga på landet. Jag hade tänkt mig kunna uppnå ett bättre resultat medelst högre statsbidrag. Jag håller nemligen före, att, liksom nu kostnaden för sommarväghållningen till en tiondedel bestrides af statsverket, rättvisan kräfver, att äfven vinterväghållningen i någon mån ersättes af statsverket — jag har föreslagit till hälften. Det var för att nå ett praktiskt resultat, som jag väckte detta förslag. Om väghållningsdistrikten finge dessa belopp jemte nuvarande statsanslaget att ingå i vägkassan, så skulle de kunna bestrida vinterväghållningen så godt som ensamt genom statsbidrag. Och det, som derutöfver kunde erfordras, vore en ren obetydlighet i det stora hela. Derigenom skulle man komma att öfvergå till en i mitt tycke mera rättvis utdebitering, hvarvid äfven löntagarne skulle komma i åtanke.

Jag ber till sist — för att fatta mig kort — att få uttala önskvärdheten deraf, att kammaren måtte taga hänsyn till de synpunkter, jag här framhållit, när den går att fatta beslut rörande de yrkanden, som här föreligga. För egen del ber jag att få instämma med herr Redelius.

Herr Friherre von Knorring: Herr talman, mina herrar! Jag begärde ordet i anledning af herr Redelius yrkande, att detta betänkande skulle återremitteras till lagutskottet. Ändamålet med en återremiss skulle vara det, att utskottet skulle framlägga förslag till motiverad skrivelse till regeringen med begäran om en allmän revision af väglagen.

Jag kan för min del icke vara med om denna återremiss af det skäl, att den motivering till skrivelsen, som lagutskottet i sådant fall sannolikt skulle föreslå, helt enkelt komme att bestå i en sammanfattning af de önskemål, som finnas uttalade i betänkandets andra punkt med alla dess moment. Och då jag för min del icke kan i allo godkänna dessa moment — hvilket troligen är förhållandet äfven med en del af herrarne — vill jag motsätta mig yrkandet om återremiss.

Detta förhindrar icke, att jag hyser den åsigten, att, om man i denna fråga vill ernå ett godt och bestående resultat, det är nödigt att söka få till stånd en allmän revision af väglagen. Utskottet har frångått den uppfattning, som det hade förra året i detta hänseende, och instämt med en del af de motionärer, hvilka endast önska några mindre ändringar af lagen. Jag tror icke, att man uträttar något på detta sätt, i ty det nog kommer att visa sig omöjligt att få kamrarna att ena sig om de ändringar, som nu föreslås.

Jag håller före, att det vore klokast, om alla de i denna kammare, hvilka äro intresserade för att en ändring i väglagen i flere afseenden genomföres, ville till nästa Riksdag förena sig i en större motion

*Angående
ändringar i
gällande lag-
stiftning om
väghållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärers
utgörande.
(Forts.)*

— eller möjligen två motioner — och att man sedan sökte få ett särskildt utskott tillsatt för behandling af dessa motioner. Då vore det möjligt, att detta särskilda utskott kunde åvägabrunga ett skrivelseförslag med sådan motivering, att både Första och Andra Kamraren skulle kunna ingå på detsamma. Någon annan ståndpunkt tror jag icke för närvarande vara lämplig, om man vill uträtta något i saken.

Det var endast detta, jag ville yttra.

Herr Ploman: Herr grefve och talman, mina herrar! Mot det yrkande på återremiss, som här blifvit framställt, skall jag, som för min del anser, att mycket af det missnöje och det klander, som uttalats om väglagen, är öfverdrifvet och delvis äfven oberättigadt, anhålla att få göra några erinringar.

Klagomålen öfver nya väglagen gå i allmänhet ut på, att vägunderhållet in natura ökats. Det är obestriddt, att, i följd af öfvergången från mantalet till taxeringsvärdet såsom norm för vägdelning, välunderhållet in natura ökats, och detta har särskildt inträffat i nyare bygder, der i allmänhet mantalet är lågt och taxeringsvärdet högt. Sälunda erinrar jag mig särskildt af ett besvärsmål från Södermanlands län ett hemman om $\frac{5}{8}$ mantal, som är taxerad till 80,000 kronor. Taxeringsvärdet å det hemmanet är ju i förhållande till mantalet synnerligen högt, och i följd deraf har vägunderhållet för samma hemman betydligt ökats. Egaren af hemmanet är missnöjd, och alla, som befinna sig i samma ställning som han, äro missnöjda och klaga ljudeligen. Men det är tydligt, att på samma gång som dessa drabbats af tillökning i vägunderhållet, ha andra haft förmånen af minskning; och det måste väl medgifvas, att taxeringsvärdet vida säkrare och mera troget angifver en fastighets bärkraft af ett allmänt onus än det ojemna mantalet, och att den utjemning af vägbördan, som i följd af den förändrade vägdelningsgrunden egt rum, icke varit annat än rättvis och således icke innebär giltig anledning till klander.

Det är uppenbart, att, om vid senast förrättade vägdelningar icke några nya vägar, utan endast de gamla ingått i vägdelningen, så skulle, i följd af nya väglagens bestämmelse, att förutom den i mantal satta jorden äfven utgjordar och andra jordbrukslägenheter skola i vägunderhållet in natura deltaga, vägunderhållet för de gamla väghållarne öfver hufvud taget hafva minskats på samma gång som en utjemning af bördan egt rum. Men nu har emellertid, i sammanhang med de nya vägdelningarne, en hel mängd *nya* vägar tillkommit. Så har t. ex. uti Daga härads vägdistrikt af Södermanlands län, som i en af motionerna särskildt omnämnes, omkring 3 nymil enskilda vägar blifvit till allmänt underhåll indelade; och ehuru jag icke kan till siffran angifva mängden af enskilda vägar inom hela länet, som blifvit till allmänt underhåll indelade, är jag dock öfvertygad om att de utgöra omkring 30 nymil. Härigenom har naturligtvis vägunderhållet in natura ökats. Men å andra sidan ha också många väghållare indirekt vunnit lättnader genom minskadt underhåll af enskilda utfarts-, vägar. Och för öfrigt måste det väl anses såsom en stor förmån

att trakter, hvilka lika med andra bidraga till vägunderhållet men saknat allmänna vägar, nu fått sådana. Det är endast en gärd af rättvisa, som dem vederfarits, och icke heller häri kan någon skälighet anledning till klander förefinnas.

Man klagar vidare öfver, att "det icke är nog med att vägunderhållet in natura ökats, utan äfven vägskatt i kontanta penningar måste utbetalas." Ja, det är sant! Men sådan förekom nog äfven före nya väglagens antagande. Vägdelningar och vägförbättringar läto lika litet förr som nu sig utföras utan kontanta utgifter för väghållarne. Och ser man närmare efter, för hvilka ändamål den enligt nya väglagen utdebiterade vägskatten blifvit använd, skall man finna, att det företrädesvis varit just till betalning af kostnaderna för vägförbättringar och vägdelningar. Den dernäst drygaste utgiftsposten har varit kostnaden för vinterväghållet. Men denna kostnad är ej heller något nytt. Den hvilade förut *uteslutande* på jorden, men genom nya väglagens bestämmelser har vinterväghållet aflyftats från jorden och lagts på vägkassan, till hvilken äfven andra beskattningsföremål än jorden bidraga. Härigenom har äfven i distrikt, der såsom i Södermanlands län industrien på landsbygden är föga utvecklad, en väsentlig lättnad tillskyndats jordbruket; och detta bevisas bäst deraf, att i många väghållningsdistrikt kostnaden för vinterväghållet öfverstiger den enligt 60 § väglagen af samtliga vägfyrkar utdebiterade vägskatt. Sålunda utgör t. ex. i det af mig förut omnämnda Daga vägdistrikt kostnaden för vinterväghållet 3,000 kronor, under det att vägskatten endast uppgår till omkring 1,300 kronor. Skilnaden 1,700 kronor måste alltså betalas af de skattebidrag, som inflyta af andra beskattningsföremål än jorden; och har jordbrukets kostnad för vinterväghållet således der i distriktet uppenbarligen minskats med minst 1,700 kronor. Jag vill visst icke bestrida, att under de första åren af lagens tillämpning, medan de kostsamma vägdelningarna pågått och ännu pågå, utgifterna nog mångenstädes förekommit ganska dryga. Men detta har varit kostnader *för en gång*; och jag för min del är fullt öfvertygad om att, sedan väglagen kommit till full tillämpning, skall vägskatten icke blifva tryckande. Upplysningssvis kan jag meddela, att i Södermanlands län utgår vägskatten detta år med minst 1.5 högst 5 öre per vägfyrk, utom i ett enda distrikt, der skatten utgår med 12 öre pr fyrk, beroende deraf att vägdelningskostnad 6,000 kronor skall dermed liqvideras.

Man anmärker vidare, att de bidrag, som inflyta af andra skatteobjekt än jorden, icke varit "märkbara, utan att dessa och mera der till åtgått till ökade förvaltningskostnader, ökad besvär". Man medgifver visserligen, att förhållandet är annorlunda i de vägdistrikt, der industriell rörelse i större omfattning förekommer; men jag tror, att den anmärkningen öfver hufvud taget icke är riktig. I Södermanlands län t. ex., der, såsom herrarne väl veta, industrien på landsbygden icke nått någon större utveckling, ställer sig saken så, att, under det förvaltnings- och administrationskostnaderna, inklusive uppbördsprovisionen, uti det största distriktet uppgå till 1,670 kronor och i de andra distrikten till mindre belopp ända ned till 400 kronor,

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)

så hafva skattebidragen af andra beskattningsföremål än jorden uti hvarje distrikt öfverstigit förvaltningskostnaderna, i det största distriktet med 3,100 kronor och i de andra med mindre belopp, särskildt i Daga med omkring 750 kronor. Det är således oriktigt att påstå, att bidragen från andra skatteobjekt än jorden icke skulle vara "märkbara", då de likväl täcka förvaltningskostnaderna och uppbördsprovisionen och lemna öfverskott derutöfver.

En ytterligare anmärkning, som förekommer, är den, att vägdistriktet blifvit tilltagna för stora, och att i följd deraf vid vägdelningarne förskjutningar egt rum uti vägunderhållet in natura. Vaghållarne hafva, så klagar man, fått sina vägstycken på en, ja flera mils afstånd ifrån sin bostad. Utskottet uttalar såsom sin förmodan, och det har äfven förefallit mig så, som om det just varit erfarenheten häraf, som närmast uppkallat min kamrat på södermanlandsbänken till den motion, som af honom i detta ärende afgifvits. Det synes hafva varit företrädesvis denna olägenhet, som han med sin motion velat afhjelpa, och detta skulle, enligt hans mening, ske genom att i allmänhet låta hvarje kommun för sig utgöra ett distrikt. Men nu är till en början att märka, att lagen väl knappast träffas af den anmärkningen. Ty uti 82 § väglagen medgifves, att härad må indelas i mindre distrikt; lagen lägger intet hinder i vägen för att en kommun, om det befinnes förmånligt, må utgöra ett vägdistrikt ensamt för sig. Om det oakadt vägdistriktet blifvit tilltagna för stora, kan man på sin höjd beteckna detta såsom brist på förutseende hos menigheter och myndigheter vid lagens tillämpning, men sjelfva lagen kan icke klandras därför. Det största vägdistriktet i Södermanlands län föreslogo så väl kronobetjeningen som länsstyrelsen, att det skulle delas i tre distrikt, men de vaghållnings-skyldige sjelfve ville hafva distriktet odeladt, och de fingo sin vilja fram. Men om också de stora vägdistriktet visat sig olämpliga vid vägdelning, är det å andra sidan obestriddt, att de medföra åtskilliga fördelar, nemligen dels jemnare fördelning af vägunderhållet och dels åtminstone i allmänhet billigare förvaltningskostnader. För min del är jag öfvertygad om att *kommunen* i regel är alldeles olämplig att blifva särskildt vägdistrikt, ty i sådant fall skulle vägunderhållet blifva gränslöst ojemnt fördeladt; och huru skulle det vara möjligt, särskildt i fråga om vägförbättringar, att kunna åstadkomma någon enhet och gemensamhet, om hvarje kommun endast skulle tänka på *sina* vägar. Det är också, vägar jag påstå, principiellt oriktigt att låta kommunen i regel utgöra ett distrikt för sig, ty underhållet af en kommuns vägar utföres icke blott för kommunens egen räkning, utan för det allmännas; och det händer icke sällan, att en väg inom en kommun mera anlitas af och är till nytta för en annan kommun än den, inom hvilken vägen framgår. Nej, man må med allt skäl söka afhjelpa de olägenheter, som vid vägdelningar i större vägdistrikt kunna uppstå; men man skall akta sig för att afhjelpa ett ondt med någonting ännu värre.

Med hvad jag sålunda anført har jag velat visa, att mycket af det klander mot lagens grundbestämmelser, som uttalats, icke är be-

rättigadt. Jag vill deremot ingalunda bestrida, att många af de inom Riksdagen framställda ändringsyrkanden i afseende å lagens detaljbestämmelser äro fullt befogade. Men för att få dessa ändringar eller någon del af dem genomförda erfordras icke att kullkasta hela väglagen. Den har, så vidt jag erfarit, väckt till lif ett starkare intresse för kommunikationsväsendets utveckling, hvilket ju är lagens hufvudsyfte. Med tillhjelp af lagens bestämmelser och genom de kommunala vägmyndigheternas nitiska medverkan hafva åtminstone inom Södermanlands län många allmännyttiga vägföretag blifvit utförda. Det är således, enligt min mening, origtigt att stämpla lagen såsom "oduglig". Den har tvärtom verkat godt, och de goda verkningarna skola, sedan lagen kommit till full tillämpning, helt säkert framdeles än mera framträda.

På dessa i korthet anförda skäl ansluter jag mig, herr talman, till den af lagutskottet i första punkten af dess betänkande uttalade mening, att någon "fullständig omarbetning" af lagen icke erfordras.

Häruti instämde herrar *Rydberg, Larsson* i Mörtlösa, *Andersson* i Himmelsby, *Johansson* i Berga och *Jakobson*.

Herr Hultkrantz: Herr greffe och talman, mina herrar! Det är nog så, att den nya väglagen tagit ett steg framåt till ett bättre, men det är å andra sidan förhållandet, att den lider af rätt stora brister. Att den det gör, bevisas, bland annat, af de många motioner, som blifvit väckta för att få till stånd ändringar i särskilda punkter af densamma, och likaså bevisas det ju af ett ganska allmänt missnöje, som gifvit sig till känna på många trakter. Derför lär det icke kunna förnekas, att denna väglag mycket väl behöfver undergå en revision. Att antaga att det endast är några få punkter, som behöfva ändras, tror jag för min del icke räcker till. Det är nog godt att de blifva ändrade, men när man så fått dessa ändrade, är det kanske några andra qvar, som lika väl behöfva ändras, hvarför jag tror, att det förslaget, att den nya väglagen skulle undergå en revision eller granskning, skulle kunna lända till stor nytta. Härmed vill jag icke säga, att grunden skulle helt och hållet ändras, eller att man skulle taga bort det, som är godt och nyttigt, men att man borde söka få lagen så god som möjligt, så att den mera kunde tillfredsställa rättmätiga behof än hvad den nu gör.

Huru denna revision skall kunna ske, derom vågar jag icke uttala mig, men jag tror, att herr Redelius har träffat det rätta. Dock har jag nu hört, att han tillika begärt, att man skulle återremittera ärendet, men det tror jag för min del icke gerna kan behöfvas, ty man kan väl ändå i detta fall komma till ett beslut, som borde kunna vara tillfredsställande.

Alltså, utan att vilja upptaga tiden med någon närmare redogörelse, helst så mycket i frågan redan yttrats, har jag endast velat göra dessa anmärkningar och uttala den önskan, att man vid en blifvande revision af lagen måtte taga hänsyn till, dels att den måtte blifva mera tydlig, ty det är många punkter i densamma, som de

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
ordnande.
(Forts.)*

Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärers
utgörande.
(Forts.)

väghållningsskyldige hafva svårt att förstå, dels att det för öfrigt är många små ändringar, som behöfva göras.

Jag vill icke göra något bestämdt yrkande.

Herr Andersson i Löfhult: Herrarne känna alla, att den nya väglag vi fått verkar olika i olika väghållningsdistrikt.

Det ena väghållningsdistriktet har fördel af densamma, det andra olägenheter, och dessa olägenheter vill man afhjelpa.

Af de många motioner, som kommit in till Riksdagen både i fjol och i år, framgår ock klart och tydligt, att ett behof förefinnes att få ändring uti åtskilliga delar af lagen. Då man talar om revision af lagen, menar man icke, att grunden skulle ändras, utan att den skulle omarbetas. Hvad som kan anses godt och bra skall bibehållas, och de paragrafer, som behöfva ändras, skola förändras.

Nu är det fråga om, huruvida man skulle kunna få till stånd en skrifvelse till Kongl. Maj:t, med begäran, att Kongl. Maj:t skulle låta omarbета lagen och till en kommande Riksdag framlägga sitt förslag, eller ock att man skulle söka få partiella ändringar i åtskilliga paragrafer vidtagna.

Vid denna riksdag föreligga ändringsförslag rörande icke mindre än nitton paragrafer af väglagen, och jag för min del får öppet bekänna, att jag skrivit en motion — jag uppmanades dertill af mina kommittenter — och syftet med denna liksom med de andra motionerna har varit att söka få till stånd ändringar i väglagen. Nu har emellertid en ledamot i lagutskottet reserverat sig mot det beslut, hvartill utskottet kommit, och han har också yrkat återremiss, för att utskottet skulle kunna omarbета sitt betänkande och föreslå en skrifvelse till Kongl. Maj:t om en fullständig revision af lagen. Detta tycker äfven jag skulle vara det lyckligaste, men om man icke vill gå in härpå, utan fortsätta med partiella förändringar, så kan jag äfven vara med om det.

För närvarande instämmer jag, emellertid med herr Redelius i hans yrkande om återremiss i nyss angifna syfte.

Herr Lundell: Då tiden nu är så långt framskriden, skall jag allenast be att få såsom min åsigt uttala, att, äfven om man kan göra anmärkningar mot en eller annan paragraf i lagen, densamma dock i sin helhet visat sig ganska tillfredsställande. Jag tycker därför, att man icke bör klandra densamma mer än skäligt är.

Jag har intet yrkande att framställa.

Herr Redelius: Jag ber blott att gent emot herr Ploman få säga, att jag icke tänkt eller yrkat, att lagen i fråga skulle helt och hållet upphävas och ersättas med en ny, utan att jag stält horoskopet så, att lagen har obestriddliga fördelar, som den ärade talaren framhållit, hvarför den är värd att bibehållas, men att man icke desto mindre måste erkänna, att i densamma finnes åtskilligt, som man skulle kunna önska få förbättradt. Det är detta jag för min del

menar med en revision, en omarbetning i vissa afseenden, och ingenting annat.

Jag vidhåller mitt yrkande.

Herr Petersson i Fräntorp: Herr talman, mina herrar! Det är bekant, att före den nya väglagens tillkomst ständiga klagomål hördes deröfver, att jordbrukarne ensamma skulle underhålla vägarne. När man nu har fått denna lag och jordbrukarne genom den hafva fått hjälp i vägunderhållet, så är den lagen heller icke bra. Jag tror dock icke, att det finnes så många brister i lagen, men på vissa ställen tillämpas den icke rätt, och det kan väl icke vara lagens fel.

Man har nu yrkat på en allmän revision. Ja, mina herrar, hvartill skulle en sådan gagna. Vore det så, att Andra Kammaren och jordbrukarne inom denna vore de bestämmande, då kunde man ju genomdrifva en förhöjning af statsbidragen, men herrarne skola komma i håg, att vi också hafva en Första Kammare och dessutom äfven stadsrepresentanter inom denna kammare, och därför tror jag icke, att det skall bli lätt att genomdrifva en sådan förhöjning.

De, som nu äro mest missnöjda, äro sådana jordbrukare, som hafva hemman med jemförelsevis litet mantal, men temligen högt taxeringsvärde. De fingo genom den nya väglagen större vägsträckor än förut, men härmed är ju ingen orättvisa skedd, ty de ha nog ej fått sig tilldelade större sträckor, än de verkligen äro skyldiga att underhålla efter värdena på deras hemman.

Huru skulle för öfrigt en sådan allmän revision tillgå? På många ställen äro vägdelningarne redan färdiga, och det är väl alldeles orimligt, att man skulle ändra alla dessa. Äfven jag anser således, att man icke bör taga bort hela lagen, äfven om man kan vidtaga några partiella förändringar i densamma.

Herr Redelius yrkade återremiss, men hvad man dermed skulle åsyfta, det har han icke sagt. Jag tror icke, att utskottet kan beakta några andra förslag till ändringar i lagen än de, som innehållas i de väckta motionerna, och dem har ju utskottet redan besvarat.

Herr Lindblad sade, att han icke trodde, att herr Sanduvis förslag hade några utsigter till framgång. Det kan ju hända, att så är, men jag vill emellertid upplysa, att inom utskottet funnos många, som icke hade något emot detta förslag, ehuru väl utskottet icke ansett sig kunna tillstyrka detsamma.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan i denna punkt.

I detta yttrande instämde herrar *Nilsson* i Skärhus, *Sandquist*, *Anderson* i Hasselbol, *Wiklund*, *Lundström* och *Wallmark*.

Herr Bengtsson i Bjernalt yttrade: Herr talman, mina herrar! Det är obestriddigt, att, ehuru väglagen i många afseenden är förträfflig, vissa punkter i densamma dock kunna behöfva ändras. Det är därför icke min mening, att lagen i dess helhet skall kullkastas eller bortkastas, utan jag anser i likhet med herr Redelius, att en del mindre förändringar böra vidtagas i densamma, och att man på

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärers
utgörande.
(Forts.)*

den vägen bör söka förbättra och förtydliga lagen, så att man slutligen må komma till ett godt resultat.

Går man igenom förhandlingarne vid lagens tillkomst, så visar sig tydligt, att densamma åvägabragts genom sammanjemkningar och utjemningar mellan olika meningar, och att man då hufvudsakligen blott ville komma ifrån den gamla ordningen och få någonting nytt. Så uppfattades också saken vid lagens antagande här i Riksdagen, och jag skall såsom bevis härpå be att få läsa upp de yttranden, som då afgåfvos af flere framstående talare. Herr Jonsson i Hof yttrade då: "Jag tror därför, att, om det också finnes en och annan brist i förslaget, det skulle kunna antagas i egenskap af sammanjemkningsprodukt. Och denna sammanjemkningsprodukt är enligt min tanke det enda, som kan gå i båda kamrarne." Herr A. Persson i Mörrarp yttrade: "Med afseende på sjelfva förslaget är jag af den meningen, att reservanternas förslag borde antagas. Men af de skäl, som redan af åtskillige talare framhållits, särskildt i början af diskussionen af herr Olof Jonsson, böjer jag mig för den kompromiss, som i detta hänseende i allmänhet synes hafva gjort sig gällande inom lagutskottet i denna fråga, och vill icke äfventyra, att förslaget denna gång skall falla genom att vi rösta för reservanternas hemställan, om lagförslaget eljest kan hafva utsigt att vinna Första Kammarens bifall." Herr Sven Nilsson i Elveröd anförde: "Jag tror, att den uppfattningen snart skall göra sig gällande, att man begått en orättvisa, då man icke gått in på reservanternas förslag, men det är en sak, som säkerligen snart kommer att rättas, då just de, som nu få inträda som betalningsskyldige, snart skola finna sig hågade att äfven ålägga andra, som äro orättvisligen befriade, att deltaga. Således, oaktadt jag gillar reservanternas förslag, är det uteslutande den åsigten, som gör sig gällande för mig, då jag bifaller förslaget oförändradt, att jag icke anser det möjligt att förmå Första Kammarerna gå längre än utskottet, och att de fel, som vidlåda förslaget, snart skola rättas."

Man ser således, att det redan från början var klart, att lagens bestämmelser icke voro sådana som de borde vara, utan att man hufvudsakligen ansett, att något måste göras för att komma ifrån det gamla till något nytt. De allmänna klagomål, hvilka i de flesta delar af den svenska landsbygden redan från böjan förspoorts öfver densamma, de talrika, väl motiverade ändringsförslag, som från första stunden af dess tillämpning framkommit, och det vitsord, som från de mest olika och från mycket autoritativa håll inom Riksdagen kommit, dessa till del, allt detta visar till fullo, att frågan om en revision är ingen dag för tidigt väckt.

Går man vidare till protokollen i Första Kammarerna vid lagens antagande, så yttrade en talare der: "Jag tror, att klokt vore, om vi toge förslaget i dess helhet, sådant det är, och låte författarne till detsamma svara för följderna. Min öfvertygelse är, att de anledningar, som förefinnas till anmärkningar mot förslaget, äro så talrika, att vid kommande riksdagar så många motioner om ändringar i denna lag komma att väckas, att man, snart sagdt, måste sätta till ett särskildt utskott för att behandla desamma."

Denna profetia har också gått i fullbordan. Det har visat sig, att vid flera riksdagar motionärer kommit fram med förslag till ändringar i än den ena och än den andra delen af lagen.

Här har nu visserligen föreslagits en skrivelse till Kongl. Maj:t om ändring i vissa delar af lagen, men jag vill erinra, att utskottet också i följande punkter hemställt om afslag å motioner om ändringar i ej mindre än 19 olika §§ i lagen. Fortsätter man att väcka dylika motioner, så måste väl i allt fall en fullständig revision af lagen en gång komma till stånd.

Jag vill nu icke tillåta mig att vidare tala om hvilka större eller mindre ändringar, som behöfvas i lagen, ty tiden är långt framskriden, och jag vill därför icke uppehålla kammaren mera.

Jag tror emellertid, att det skulle vara klokt att bringa en revision af lagen till stånd, och jag ber därför att få instämma i herr Redeli's yrkande om återremiss till lagutskottet.

Herr Lindblad: Herr talman, mina herrar! Det vore nog godt och väl, om det kunde gå så lätt att resonera bort de anmärkningar, som vid upprepade tillfällen framkommit mot väglagen, som min ärade vän och kamrat på södermanlandsbänken nyss gjorde. Men jag kan icke återhålla den meningen, att det erinrar om en tankegång sådan som denna: "Nu ha vi jurister skrivit i hop en väglag, då böra ni äfven vara belåtna med den!", detta, oaktadt man vid lagens antagande erkände, att densamma var ett kompromissförslag, som skulle tillmötesgå önskningsfrån olika håll. För öfrigt är det icke första gången, som man ser, att fackmännen själfva äro fullkomligt oense, när det gäller att få fram vissa bestämmelser.

Just den omständigheten, att så *många* olika förslag till ändringar framkommit, anser jag för öfrigt bevisa, att den tanke, som man kan spåra såsom genomgående hela lagen, är oriktig, den nemligen, att *en enda* anordning skulle vara den absolut rigtige på alla orter. Det borde väl dock vara tydligt, att i ett land, som är så vidsträckt som vårt, och der naturförhållandena på olika platser äro så olikartade, ett onus sådant som detta bör på olika ställen kräfvat olika anordningar, ty det, som kan vara lämpligt för det ena distriktet, behöfver ju icke vara det för det andra. Det är därför, som jag föreslagit, att, om en ny väglag kunde komma till stånd, man deri borde i främsta rummet införa olika alternativ för väghållningsskyldighetens utgörande jemte rättighet för väghållningsdistrikten att själfva afgöra, hvilket sätt som bäst lämpar sig för hvarje distrikt.

Om vi emellertid skola *kunna* uppnå någon enighet, så är det väl bäst att söka genom en skrivelse få frågan införd Kongl. Maj:t, på det att regeringen må med de resurser, som stå den till buds, söka åvägabringa en *utredning* angående detta onus. Regeringen borde dervid naturligtvis tillgodogöra sig den erfarenhet, som vunnits af vägstyrelserna och vägdelningsförrättarna i olika delar af landet. Jag antager nemligen, att vägdelningsförrättarna nu på flertalet ställen pågå eller äro afslutade. Om regeringen nu finge ett sådant uppdrag och i följd deraf sökte utröna, hvilka erfarenheter och meningar,

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

som vunnits hos vägstyrelserna, skulle väl på detta sätt samlas ett värderikt material. På grund häraf anser jag, att vi landtmän borde, för att uppnå enighet åtminstone i denna enda sak, biträda herr Redelii yrkande, att frågan måtte återremitteras till lagutskottet för att der underkastas ny behandling, så att man kunde få fram några positiva önskningsmål såsom grund för en skrifvelse.

För att få *någon* enighet inom denna kammare, hvilken är den, som måste föra denna fråga framåt, ber jag alltså att få på det lifligaste instämma i herr Redelii yrkande.

Herr Folke Andersson: Herr talman, mina herrar! Den siste talaren före mig yttrade, att lagen hade tillkommit genom jurister, som icke hade någon praktisk erfarenhet, och att den således tillkommit på ett otillfredsställande sätt. Jag ber att få upplysa, att så är icke förhållandet, ty först tillsattes en komité för att utarbета ett lagförslag, och då Kongl. Maj:ts proposition inkom, tillsattes vid Riksdagen ett särskildt utskott, som dock icke kunde komma till enighet, och slutligen framlades förslaget på nytt, och då sökte lagutskottet att af hvad som förekommit få i hop något helt, som skulle om möjligt tillfredsställa alla, så att vi skulle komma ifrån det gamla oefferrättlighetstillståndet och få en ny lag, byggd på goda grunder.

Nu har det varit så mycket klagomål, och många vilja hafva en genomgripande revision, men högst få hafva sagt, *huru* de vilja hafva det, och hvar och en vill blott hafva sin mening igenom. Jag vill då fråga, huru det skall vara möjligt, att alla skola få fram sina önsningar, då en hvar blott håller på sitt. Nej, man måste gå hvarandra till mötes för att vinna något. För min del instämmer jag med herr Ploman. Lagen är icke så dålig, som herrarne påstå. Jag har frågat vägstyrelserna i min hemtrakt, hvilka anmärkningar de hade mot lagen, och de svarade, att i början tyckte de, att den var otillfredsställande, men att de sedermera funnit, att den i det hela är ganska bra, ehuru det visserligen fans några små önskemål, som de ville ha med i den. Under sådana förhållanden hemställer jag: hvad skulle lagutskottet göra? Här har kommit yrkanden från många håll, och utskottet har sökt tillmötesgå dem genom att tillstyrka en skrifvelse med begäran, att Kongl. Maj:t ville framlägga förslag till ändringar i några vissa punkter. Att nu återförvisa frågan till lagutskottet, tror jag icke skulle hafva någon verkan, ty utskottet kommer nog icke att ändra sitt beslut. Jag skulle därför önska, att herrarne ville antaga lagutskottets förslag, ty skulle man nu begära en allmän revision, så blefve det nästan detsamma som herr Redelii förslag. Hvilka grunder skulle denna revision byggas på? Vilja herrarna vara med om att nu rifva upp alltsammans? Det är ett farligt experiment. Liksom i alla andra lagar kan det väl äfven här finnas brister, men dem bör man söka successivt förbättra, såsom lagutskottet här trots sig böra göra.

Jag vill alltså hemställa, att herrarne måtte bifalla utskottets för-

slag, ty jag tror, att det för närvarande är det bästa och klokaste, vi kunna göra.

Herr Olsson i Ornakärr instämde häruti.

Herr Hjelmerus: Herr greffe och talman! Då den nya väglagen utfärdades, åsyftade man med densamma att bereda lättnad åt den i mantal satta jorden genom att öfverflytta en del af väghållningsbesväret på öfriga skattskyldiga fastigheter. Under den långa tid, arbetet på lagen pågick, tillkommo emellertid en mängd nya vägar, som icke voro medtagna i det gamla vägunderhållet, men man antog dock, att lättnad skulle vinnas genom den nya lagen. Tiden gick, lagen trädde i kraft, och den ena vägdelningen genomfördes efter den andra, men då man sedan jemförde det nya vägstycket med det gamla, så fann man, att det icke var någon lättnad och att således ingen fördel vunnits med den nya lagen. Då drog man den efter min mening felaktiga konklusionen, att lagen var oduglig. Hvad man dervid förbisåg var först och främst, att i de nya vägdelningarna ingingo i regel ett mycket stort antal vägar, som icke voro intagna i de gamla. Följden häraf måste blifva den, att väghållningsbesväret, äfven om man tog i betraktande, såsom naturligen också skedde, att utjordar, urfjell och andra dylika områden, som efter den gamla lagen icke voro skyldiga att deltaga i vägunderhållet, nu måste göra det, dock blef mera betungande än förut. Nu vill jag emellertid framkasta den frågan: är detta lagens fel? Jag tror det icke. Har man inom jemförelsevis små distrikt fått in så stora sträckor ny väg som fyra till sex mil, så är det ju en ganska afsevärd fördel. Jag kan åtminstone icke se saken på annat sätt. Men nog komma dessa vägstycken att tynga på de väghållningsskyldiga, ty icke kunna dessa små fastigheter, utjordar och urfjell uppsluka dessa långa vägsträckor, som man sålunda fått med. Jag tror därför, att den myckna klagan, som man fått höra öfver dessa anordningar, och sådana klagomål hafva nog framkommit i alla landsdelar, jag tror, säger jag, att, såsom en talare på sörmlandsbänken på ett mycket förtjenstfullt sätt framhöll, dessa klagomål äro till en stor del obefogade.

Men hvad jag håller före, det är, att väghållningsbesväret är mycket tryckande, och deri ligger väl egentligen den yttersta grunden till de starka klagomålen, ty väghållningsbesväret är verkligen icke något lindrigt onus. Det utgjorde redan vid den tiden, då vägkomitén affattade sitt betänkande, eller år 1880, ett besvär, som upptaxerades till mellan 6 och 7 millioner kronor. Nu hafva ofantligt många nya vägar kommit till sedan dess, så att jag tror, att för närvarande, om en ordentlig uppskattning af väghållningsbesväret in natura företoges, vi nog skulle komma upp till minst 9 millioner kronor. Jemföra vi detta med t. ex. det belopp, som de gamla, nu snart afskrifna grundskatterna uppgingo till, så finna vi, att dessa utgjorde 6 millioner kronor, och om då väghållningsbesväret kan taxeras till 9 millioner kronor, så utgör det icke mindre än en och en half gång beloppet af de gamla grundskatterna. Det bör väl då vara ganska klart för en hvar, som

*Angående
ändringar i
gällande lag-
stiftning om
väghållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

*Angående
ändringar i
gällande lag-
stiftning om
väghållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

har någon kännedom om landsbygdens förhållanden, att detta onus käns och att det käns på slättbygden i hög grad betungande. Jag antager nu, att vi skulle omarbeta väglagen och göra några jemkningar här och der. Jag undrar, om det ändock skulle framkalla någon större belåtenhet. Jag tror, att det blefve samma klagan då som nu.

Jag för min del tänker mig ett annat sätt, hvarpå en förbättring och en utjemning skulle kunna ske, och det vore, om Riksdagen kunde ena sig om att höja det statsbidrag, som nu utgår till det vägunderhåll, som fullgöres in natura. I 60:de paragrafen af väglagen heter det, att statsbidrag skall lemnas med $\frac{1}{10}$ utaf den för vägunderhåll in natura uppskattade kostnad. Antag, att vi höja detta till två, tre eller möjligen fyra tiondedelar, då tror jag, att man skulle få höra mindre klagomål öfver väglagen och att i stället belåtenheten skulle blifva ganska stor. Emellertid finner jag inom lagutskottet icke någon benägenhet att gå i den riktningen. En motion har vid denna riksdag blifvit väckt af herr Andersson i Löfhult, deri han föreslår att höja det nuvarande statsbidraget från $\frac{1}{10}$ till $\frac{1}{5}$, d. v. s. att fördubbla det samma. Han anför, efter mitt förmenande, jemförelsevis goda skäl härför, ehuru han möjligen icke tager illa upp, om jag säger, att han ej utfört sin motivering så väl och fullständigt, som kanske hade kunnat ske. Han säger i sin motion, n:o 129, att den nya vägdelningen medfört drygare utgifter. Dermed föreställer jag mig, att han menar drygare utgifter, än man hade tänkt sig. Jag tror icke, att, då man utarbetade denna lag och antog den vid 1891 års riksdag, man då tänkte sig, att den kunde komma att medföra så dryga utgifter, som den verkligen gjort. I denna del gifver jag således herr Andersson i Löfhult rätt.

Han anför vidare såsom skäl för sin framställning, att den nya väglagen tillämpas mycket strängare än den gamla. Jag antager, att han menar, att den tillämpas ännu strängare än förut, d. v. s. att fordringarna med afseende å vägunderhållet in natura äro högre än efter den gamla lagen. Jag tror, att så är förhållandet, och att lagstiftaren också menat, att vägarna nu skola sättas i ett mera tillfredsställande skick, än förut var fallet. Detta synes mig sålunda vara ett ganska godt skäl, men många andra skulle ju kunna anföras. Jag föreställer mig, att man kanske lämpligen kunde upptaga äfven det skälet, att i utlandet den meningen gjort sig gällande, att de större landsvägarnas underhåll är en skyldighet, som åligger staten och icke kommunerna. Vilja herrarne gå igenom och granska den utländska lagstiftningen, skola herrarne finna, att i allmänhet de stora rikshufvudvägarna underhållas helt och hållet på statens bekostnad. Om jag då antager, att dessa kanske här i riket motsvara ungefär hälften af hela vägunderhållet, så skulle man ju i följd häraf komma till det resultat, att staten borde deltaga till hälften i det allmänna vägunderhållet och kommunerna till hälften. Men detta skulle då, omsatt på det sätt, herr Andersson i Löfhult menat, leda till att staten bidroge med $\frac{5}{10}$ i stället för, såsom han sagt, $\frac{2}{10}$. Herr Andersson hade icke tillåtit sig att framhålla dessa skäl, förmodligen derför att han antog,

att lagutskottet väl kände, hvad lagstiftningarna utomlands i detta afseende säga. Men det kunde ju varit på sin plats att hafva gjort en erinran i den ifrågavarande rigtningen. För min del håller jag före, att det icke alls skulle vara något orimligt att framställa en sådan begäran, och jag är bestämdt öfvertygad derom, att meningarna i de särskilda landsorterna då mycket snart skulle komma att vända sig, så att lika missnöjd man för närvarande är med den nya väglagen, lika belåten skulle man derefter komma att blifva.

Då emellertid nu icke kan vara tal om att framställa yrkande i denna rigtning, så skall jag naturligtvis icke göra det, och jag skall icke ens förena mig med dem, som påyrka en allmän revision af väglagen, då, såsom af hvad jag sagt torde framgå, jag håller före, att lagen icke är sämre, än att den kan användas. Att besväret är tungt, det råder lagen icke för. Det lättas icke genom att omarbета lagen. Det lättas endast, för den händelse Riksdagen är villig att öka det anslag, som jordbrukarne nu uppbära för väghållningsbesvärets utgörande.

*Angående
ändringar i
gällande lag-
stiftning om
väghållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

Herr Sandquist: Då här af åtskilliga talare framstälts ganska skarpt klander mot väglagen i dess helhet, vill jag tillkännagifva, att jag icke är solidarisk med dessa. Ty, såsom jag i inledningen till motiveringen af min motion sagt, "genom den nya väglagen har ett ganska viktigt steg tagits i syfte att bereda lättnad åt den i mantal satta jorden, som förr ensam måste vidkännas väghållningstungan." Så säger jag ock nu. Detta vill jag med eftertryck hafva sagdt i denna punkt, på det att jag icke må anses stå såsom en åklagare med min motion mot väglagen i dess helhet.

Vidare vill jag be att obetingadt få yrka bifall till utskottets utlåtande, helst man ju icke kan med visshet veta, hvilket resultatet skulle kunna blifva af att återremittera frågan till utskottet. Det är ju dock det troliga, att lagutskottet icke vidare komme att befatta sig med denna fråga eller, med andra ord, icke ändra sitt beslut, och då blefve ju hela återremitterandet af *noll* och intet värde. Herr talman, jag yrkar därför bifall till utskottets i första punkten gjorda hemställan.

Härmed var öfverläggningen slutad; och efter det propositioner af herr talmannen gifvits å hvartera af de gjorda yrkandena, biföll kammaren utskottets hemställan.

Efter föredragning vidare af *punkten 2* anförde:

Herr Redelius: Med anledning af kammarens beslut i punkten 1, anhåller jag att få yrka afslag på denna punkt 2, och instämmer jag således i den af herrar Hasselrot m. fl. i denna punkt afgifna och betänkanDET vidfogade reservation, emedan jag anser, att den revision, som synes mig önskvärd, skulle hindras och till mycket obestämd framtid uppskjutas genom antagande af denna punkt 2. Jag anhåller därför om afslag.

Angående
ändringar i
gällande lag-
stiftning om
väghållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)

Herr Petersson i Fräntorp: Jag deremot skall yrka bifall till lagutskottets förslag. Att prosten Redelius icke tycker om det, kunde jag nog förstå. Men jag anser förslaget i denna punkt vara rättvist och därför böra bifallas.

Herr Nilsson i Skärhus: Herr talman, mina herrar! Jag vill endast yrka bifall till utskottets förslag. Jag anser det vara ett godt steg i den riktning, motionerna afsett. Af sådant skäl har man ingen anledning att afslå detta utskottets förslag.

Herr Andersson i Löfhult: Då kammaren afslagit yrkandet om återremiss, vill jag, såsom jag nämnde första gången, jag hade ordet i denna fråga, vara med om lagutskottets förslag i andra punkten, hvartill jag yrkar bifall.

Herr friherre von Knorring: Icke kan det vara riktigt att yrka bifall i klump till alla moment, som ingå i denna punkt 2, såsom tvenne utskottsledamöter nu gjort. Det är att gå väl långt. Derför skall jag tillåta mig begära, att herr talmannen föredrager hvarje moment för sig, så att man får yttra sin mening särskildt beträffande hvarje moments innehåll.

Herr talmannen: Kammaren har redan beslutit angående föredragningssättet, och jag har handlat derefter. Det står hvar och en fritt att med afseende på det ena eller andra momentet framställa det yrkande, han kan finna skäligt.

Herr friherre von Knorring: Beträffande första momentet, i hvilket utskottet föreslagit, "att skyldigheten att deltaga i byggnad och underhåll af allmän väg, bro och färja utsträcker till inkomst genom aflöning, arvode och traktamente eller annan med allmän eller enskild tjenstebefattning förenad förmån" m. m. "för de fall, att sådan inkomst uppgår till minst ett tusen kronor", måste jag säga, att det är en fråga, om hvilken man kan hafva olika tankar. Jag vill icke absolut motsätta mig förslaget, men visst är det för mig, att, om man vill ändra väglagen i afseende på skattskyldigheten, bör man göra det i högre mån, än utskottet föreslår. Bland dem, som icke äro skyldiga att skatta till vägkassan inom ett väghållningsdistrikt, förekomma jernvägsbolag och kanalbolag. Såsom herrarne veta, skattar ett enskildt jernvägsbolag till en kommun för inkomst vid den eller de stationer, som finnas inom kommunen. Om nu det blir lag, som här föreslås, skulle det abnorma förhållandet inträffa, att ett jernvägsbolag blir skattefritt med afseende å vägkassan, men stationsinspektoren, som är en aflönad tjenare, blir skattskyldig till vägunderhållet, om hans inkomst uppgår till 1,000 kronor. Det är en påtaglig orättvisa. Nu kan man göra den invändningen: jernvägsbolaget begagnar icke vägarna. Ja, det är nog sant. Men från den synpunkten tror jag icke, man har bedömt frågan om skattskyldighet till vägkassan i allmänhet. Jag tviflar för öfrigt på, att en stationsinspektör eller

i allmänhet sådana, som äro anstälde vid jernvägarna, begagna landsvägarna. Således kan jag för min del icke yrka bifall till utskottets förslag i afseende på detta moment, då icke en utsträckning af skattskyldigheten göres på det sätt, jag nu har antytt.

Vidare ber jag att få yttra mig om ett annat moment. Det är mom. d). Det handlar om 58 § i väglagen. Denna § bestämmer om det sammanträde, som väghållningsskyldige skola hålla för att fatta sina beslut angående inkomst- och utgiftsstaten samt i sammanhang dermed bestämma vägs-katten. Man öfverraskas i utskottets motivering vid tal om denna § utaf en upplysning, som jag skall be att få något granska. Jag bör dock först erinra om, att de beslut, väghållningsskyldige fatta på nämnda sammanträde, kunna enligt väglagen icke öfverklagas. Det finnes åtminstone icke någonting nämnt i väglagen om, att besvär kunna öfver dessa beslut anföras hos Konungens befallningshafvande eller någon annan myndighet. Nu säges det i utskottets motivering med anledning af en motion, som går ut på, att sådan besvärsmätt bör införas: "Vidkommande åter förslaget om införande af föreskrift om besvär anförande öfver beslut, som vid i paragrafen omförmälda sammanträden fattats, måste utskottet medgifva det vara en brist uti väglagen, att dylik bestämmelse saknas. Visserligen har den praktiska tillämpningen visat sig kunna härför råda bot, i ty att Kongl. Maj:t uti flera särskilda genom besvär inkomna ärenden förklarar, att det tillkommer Konungens befallningshafvande att till pröfning upptaga besvär öfver de i 58 § angifna beslut; men antydda brist har likvisst redan förorsakat olägenheter och tidsutdrägt." Det är verkligen en ganska öfverraskande upplysning detta. I väglagen finnes ganska många bestämdt, hvilka rättigheter och åligganden, Konungens befallningshafvande har, samt likaså hvilka åtgärder och beslut, som väghållningsskyldige sjelfva ega att vidtaga. Det finnes äfven nämnt i 80 §. när Konungens befallningshafvandes beslut får öfverklagas. Men intet finnes, såsom nyss sades, nämnt derom, att väghållningsskyldiges beslut vid sammanträde enligt 58 § kan öfverklagas. Jag anser i följd häraf, att om Kongl. Maj:t har förklarat på administrativ väg, att dessa beslut kunna öfverklagas, har, ledsamt att säga, Kongl. Maj:t öfverskridit sin befogenhet. Jag tror, att det icke finnes många i denna kammare, som hålla så mycket på Kongl. Maj:ts magt och myndighet som jag. Men deremot är jag en afgjord motståndare till att Kongl. Maj:t öfverskrider sin befogenhet. Derfor har jag ock ansett mig böra påpeka det nu nämnda förhållandet.

Jag förnekar icke, att det borde finnas i väglagen bestämmelse om, att besvär kunde anföras öfver väghållningsskyldiges beslut, men sådant borde icke få ske i andra fall, såsom ock utskottet antyder, än då öfverklagande utaf kommunalstämmas beslut är medgifvet, d. v. s. när beslut har blifvit fattadt i oriktig ordning eller kränker enskild mans rätt eller i andra sådana undantagsfall. Skulle det vara tillåtet att öfverklaga ett beslut, som fattas angående inkomst- och utgiftsstaten, skulle naturligtvis den öfverordnade myndigheten kunna bestämma, att den eller den utgiften skulle göras och vägs-katten ökas eller minskas.

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väghållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

För öfrigt anser jag denna 58 § vara ganska illa affattad, ty det fins ingen garanti för, att besluten, som vid der nämnda sammanträden fattas, verkligen fattas af hvad jag skulle vilja kalla hela väghållningsdistriktet. Utan på ett sådant sammanträde kan det alltför lätt inträffa, att endast de närmast boende infinna sig, och då kunna de, som hafva större antal fyrkar, lätteligen öfverrösta de andra.

Det finnes en motion angående ändring af sättet att välja medlemmar af den nämnd, som skall verkställa väguppskattningen. Den nämnden skall enligt 47 § väljas på det sätt, att elektorers utses kommunvis, och dessa elektorers skola sedan sammanträda för att verkställa valet. Motionen går ut på, att valet skall verkställas på de sammanträden, som hålles enligt 58 §. Utskottet sätter sig med rätta emot detta förslag på följande grunder: "Denna ändring, som lär afse ej blott valets förrättande vid annat tillfälle, än nu är föreskrifvet, utan äfven att detsamma skall ske ej genom af kommunerna utsedda valmän, utan af de väghållningsskyldige sjelfva eller deras ombud, kan utskottet fortfarande ej tillstyrka, då deltagandet i valet derigenom skulle väsentligen försvåras, på samma gång det skulle blifva hardt när omöjligt för väghållningsdistriktets mera aflägsna kommuner att vid valen få hela sitt vägfyrktal representeradt. Valen skulle derigenom komma att mången gång bero på en ren slump," etc. Medelst detta yttrande har utskottet enligt min uppfattning helt och hållet kritiserat bort 58:de paragrafens affattning.

Det vore enligt mitt förmenande långt bättre, om det vore i lagen bestämdt, att kommunerna hade att skicka ombud till sådant sammanträde, som skall hållas enligt ofvannämnda §, och att dessa ombud egde rösta hvar och en för den vägfyrktalssumma, som hans kommun sammanlagdt innehade. Derigenom behöfde det ej förmenas de enskilde väghållningsskyldige att både närvara och rösta vid sammanträdet, ty deras fyrktal kunde i sådant fall dragas från den kommuns fyrktal, som de tillhörde, och kommunens ombud rösta för återstoden. Jag tror sålunda, att § 58 bör ändras i ganska vidsträckt mån, innan man kan anse, att detta lagrum blifver på ett tillfredsställande sätt beskaffadt.

Till slut vill jag vända mig mot den punkt i utskottets betänkande, som handlar om upprättande af vägfyrktalslängd. Man har vid flere riksdagar väckt motioner i denna fråga. Utskottet har nu kommit till det resultat, att vägfyrktalslängderna böra upprättas af kommunalnämnderna, men uppbörden fortfarande verkställas af kronans uppbördsmän. Jag tror för min del, att, om ändring skall ske i detta hänseende, man kan ordna saken på ett förständigare sätt. Kommunalnämnderna hafva sannerligen redan ganska mycket att uträtta och få sannolikt, allt efter som utvecklingen fortgår, allt flera göromål att handlägga, så att det vore hardt att ålägga dem besväret med ifrågavarande längders upprättande. Dessutom kunde en sådan bestämelse medföra den olägenheten, att i sådana distrikt, som bestå af en myckenhet små kommuner, vägfyrktalslängderna icke komme att innehålla tillräcklig enhet, utan att ojämnheter i debiteringen uppstode. Jag tror, att det vore klokare att bestämma, det vägstyrelserna skulle

upprätta ifrågavarande längder, men å andra sidan de kommunala myndigheterna verkställa uppbörden af vägskatterna. Om man ordnade saken på det sättet, skulle man särskildt vinna den förmånen, att det icke blefve så besvärligt som nu att verkställa utbetalningen till de väghållningsskyldige af bidrag från statskassan och ersättning för vinterväghållningen. Dessa utbetalningar kunde nemligen vid en sådan anordning verkställas samtidigt med uppbörden och qvittas, så långt de räckte till, med vägskatterna. För öfrigt är det min öfvertygelse, att många väghållningsdistrikt skulle föredraga att bibehålla det nuvarande debiterings- och uppbördssättet, och därför borde det det finnas valfrihet stadgad i lagen, så att man kunde få begagna det ena eller det andra sättet.

Jag har nu kritiserat flera moment, och andra talare komma nog att kritisera de öfriga. Resultatet är, att jag yrkar afslag på denna punkt.

Herr Lindblad: Herr talman! Ehuru jag till fullo instämmer i det afslagsyrkande, som herr Redelius framställt, och gör det på de grunder, han anført, anser jag dock tillbörligt att nu närmare angifva de önskemål, som, enligt mitt förmenande, äro berättigade och som därför böra vid ett sådant tillfälle som detta komma under debatt, för den händelse kammarens och sedermera Riksdagens beslut möjligen skulle gå i den riktningen, att ärendet skulle blifva remitteradt till Kongl. Maj:t.

Jag begagnar tillfället att först rätta en missuppfattning, som utskottet gjort sig skyldigt till med afseende på min motion i en liten detalj. På åttonde sidan i utskottets utlåtande återfinnes följande yttrande i min motion:

“Konungens befallningshafvande utöfvar, såsom hittills, den väsentliga tillsynen öfver vägarnes *skötsel*, som fortfarande tillkommer all jordbruksfastighet, dock med *minst 500 kronors taxeringsvärde*.”

Detta mitt förslag har utskottet bemött på detta sätt (sid. 24):

“Äfven herr Lindblad har uti nu ifrågavarande paragraf förordat en ändring i syfte, att jordbruksfastighet, understigande femhundra kronors taxeringsvärde, skulle befrias från skyldigheten att i väghållningsbesväret deltaga” etc.

Der bör naturligtvis stå: “*in natura* deltaga”, ty jag har ej afsett att för dessa små fastigheter helt och hållet borttaga underhållsskyldigheten, utan endast naturaunderhållet.

Vidare förefaller det mig märkvärdigt, att icke ens en så väl motiverad önskan som den, hvilken framförts i herrar Erssons och Olssons motion, vunnit utskottets gillande. De hafva endast begärt, att man skulle vara berättigad att för de allmänna vägarnes behof utan ersättning afhenta grus ej blott å kronans allmänning, utan äfven under viss förutsättning jemväl å utmark till annan kronans egendom. Icke ens detta lilla medgifvande har utskottet velat förorda, utan bemött det på grunder, som i mina ögon äro absolut ohållbara.

I mom. c) förordas, “att stadgande meddelas derom, att kostnaden för offentliggörande i länskungörelserna af det i 51 § af nämnda

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väghållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärers
utgörande.
(Forts.)

lag omförmälda uppskattningsinstrument skall af allmänna medel guldass. Detta är väl, hvad jag vågar säga, ett palliativ för att minska det missnöje, som råder mot väglagen, ty det är ju här fråga blott om en utgift, som har ifrågakommit en gång och hädanefter ifrågakommer endast vid ny vägdelning, då det blir en ny väguppskattning. Då den kostnaden går till ett eller par hundra kronor för en gång, så tror jag ej, att man dämpar något missnöje, vare sig man gör den föreslagna ändringen eller ej. För resten anser jag, att hela åtgärden att kungöra uti länskungörelserna är i det hela så godt som onödig, ty det är ett faktum, att blott ett enda exemplar af dessa kungörelser utsändes från Konungens befallningshafvande till hvarje socken för att uppläsas, men att derutöfver icke prenumereras på ett exemplar i medeltal för hvarje socken. Jag har hört mig för om denna sak. Jag tror äfven, att man kunde tillgodose det ifrågavarande ändamålet medelst den åtgärd, som herr Eliasson föreslagit, att uppskattningsinstrumentet skulle utskrifvas i två exemplar, ett för Konungens befallningshafvande och ett för vägstyrelsen att tillhandahållas de väghållningsskyldige.

Dessutom anser jag, att åtgärden lämpligen skulle kunna för-
enklas genom att statens bidrag — "tiondedelen" — inginge till vägkassan, i stället för att såsom nu utportioneras på de väghållningsskyldige. Det kan vara svårt ibland att få in skatter, men erfarenheten har visat, att det ej är stort lättare att blifva af med de små bidrag, som de väghållningsskyldige äro berättigade till i form af ersättning från staten.

Baron von Knorring har nyss berört mom. e), innefattande obligatorisk skyldighet för kommunalnämnderna att upprätta vägfyrktalslängderna, men om så skulle beslutas, förefaller det mig märkvärdigt, att icke kommunalnämnderna skulle, såsom denna kammare på lagutskottets tillstyrkan en gång beslutit, ega rättighet att hålla uppbörden, ty det är verkligen svårare att få en riktigt juste fyrktalslängd, men jämförelsevis lätt att multiplicera med det antal ören, hvartill vägs-katten uppgår. Uppbörden är sedermera af ganska enkel beskaffenhet, och det vore, enligt min mening, lämpligt, om distrikten sjelfva finge afgöra, om de ville åtaga sig hela arbetet. Att *ålägga* dem det egentligen besvärliga och det, som fordrar den största noggrannheten, tycker jag inte vara rätt.

Förut har under debatten framhållits af herr Hjelmérus, att grunden till det stora missnöjet egentligen vore att söka i att sjelfva vägtungan vore så svår, och att man borde öka statsbidraget för att lätta densamma. Jag har ej heller förnekat den synpunkten, och jag har särskildt framhållit, att, likasom staten erkänt sin skyldighet i fråga om sommarunderhållet, man kunde hafva befogade anspråk att äfven erhålla statsbidrag till vinterväghållningen. Från vägkassan utgå kontanta bidrag till dem, som utföra detta onus, och beloppet deraf kan sålunda lätt utrönas, då man vet, hvad väghållningsdistriktet utbetalar. Och när man erkänt den principen, att ett statsändamål fylles genom de allmänna vägarne, så vore det i sin ordning, att staten bidroge äfven till vinterväghållningen. Jag har förslagsvis

ifrågasatt, att detta bidrag skulle sättas till hälften af kostnaden, förutom den tiondedel, hvarmed staten nu bidrager till sommarunderhållet. Jag har påpekat, att, om dessa båda bidrag finge stanna i vägkassan, man finge ganska afsevärda belopp att fylla dess utbetalningar med. Det finnes nog också många andra småsaker att anmärka, bland annat det af utskottet tillbakavisade förslaget att närmare förklara ordet "ombud" vid väghållningssammanträden (§ 58). Härvid skulle jag kunna anföra, att presidenten Forssell i sin edition af väglagen påpekar, att det tarfvar en förklaring, och jag vet, att ordet ombud somligstädes också uppfattas så, att de väghållningsskyldige öfverlemnade sin beslutanderätt vid vägsammanträdet åt ombud, valda å kommunalstämmor. Jag tror, att det här vid lag verkligen fordras en förklaring, men detta är ju en detalj.

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

Herr Nilsson i Skärhus: Jag tror icke, att Andra Kammarens ledamöter böra låta sig afskräckas af de många anmärkningar, som nu blifvit framställda. Vi böra fästa afseende vid, att det här ju icke är fråga om att direkt antaga en lag, utan att det blott gäller en skrifvelse, som skall afgå till Kongl. Maj:t, och Riksdagen får ju, i fall så lyckligt händer, att detta förslag nu går igenom, i sinom tid pröfva lagförslaget och kan då se till, om det innebär någon fara, att antaga detsamma.

Jag skall för min del vidhålla det redan af mig framställda yrkandet om bifall till lagutskottets förslag.

Herr Bromée: Sedan denna kammare nu beslutit i enlighet med lagutskottets förslag i första punkten, att icke en skrifvelse skall aflämnas om revision af väglagen i dess helhet, har jag haft svårt att förstå, hvad en föregående talare, friherre von Knorring, här har yttrat. Det tycktes nemligen, som om han ville medgifva, att väglagen i sin helhet ingalunda är tillfredsställande, men när det nu är fråga om en skrifvelse, hvori det begäres en partiel ändring, så ville han icke vara med derom. Han betonade visserligen, att § 58 i väglagen ingalunda är tillfredsställande, utan tvärtom i alla afseenden ofördelaktig, men han slöt ändå sitt anförande med att yrka afslag på lagutskottets framställning om en skrifvelse till Kongl. Maj:t angående förändring af denna paragraf. Detta kan jag icke rätt förstå. Det är väl i alla fall känt, att väglagen i vissa delar icke är fullt tillfredsställande, och om jag också skulle vilja instämma med en talare på östgötabänken, att den i de flesta fall är tillfyllestgörande, så är det nog åtskilliga andra fall, der man skulle önska en ändring.

Jag kan då icke finna annat, än att hvad lagutskottet i denna punkt hemställt är af behovet påkalladt och att en revision af här ifrågavarande bestämmelser är nödvändig.

Jag skall nu, för att icke onödigtvis uppehålla tiden längre, i korthet angifva, att jag vill ansluta mig till hvad lagutskottet i denna punkt sagt, och att jag ingalunda kan gilla den framställning, som af nämnde talare gjorts, en framställning, om hvilken det icke är fråga i föreliggande motioner, och med hvilken vi sålunda icke hafva att

Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)

göra i denna punkt, då den ju ligger utom hvad vi nu hafva rätt att behandla.

Jag skall därför, herr talman, yrka bifall till lagutskottets hemställan i andra punkten.

Herrar *Emthén* och *Eriksson* i Qväcklingen instämde med herr Bromée.

Herr Nordin i Hammerdal: Då väglagen antogs år 1891, var jag synnerligen emot den här nu vidrörda punkten a), att embets- och tjänstemän helt och hållet skulle slippa undan att deltaga i vägunderhållet, men att det skulle tränga ned på egarne af andra beskattningsföremål ända derhän, att det lätt kunde hända, att en gammal piga fick vägunderhållsskyldighet, under det en tjänsteman med 5, 10 eller 15,000 kronors lön ej alls behöfde bidraga till underhållet. Jag har ej heller sedan den tiden ändrat åsigt, utan är fortfarande af den meningen, att detta är den största orättvisa, som förekommer i väglagen. Det kanske finnes någon, som känner sig böjd att le åt det påståendet, att en gammal piga kan få deltaga i vägunderhållet, men ingalunda är det någonting att le åt. Om hon varit sparsam i sina dagar, så har hon kanske lyckats få upp en liten stuga med några uthus till, och är det då en nitisk taxeringsnämnd, som tager upp värdet till 800 kronor, så får hon genast vägunderhållsskyldighet. Löntagarne deremot behöfva, äfven om de hafva rätt stora lönebelopp, icke alls vara med i vägunderhållet. Det yttrades af en föregående talare, att det skulle vara en orättvisa, om en löntagare med endast 1,000 kronors lön skulle vara skyldig att deltaga i vägunderhållet. Ja, jag medgifver gerna, att det kan vara tungt för honom. Men det finnes bönder, som hafva hemman, hvilka icke äro värda mera än 1,000 kronor. Dessa få vara med om vägunderhållet, och jag kan icke begripa, att det skulle vara mera synd om en tjänsteman än om dem. Det finnes mången bonde, som har sitt hemman intecknad till sista kronan, men han får vara med i vägunderhållet. Hvarför skulle då icke äfven en tjänsteman, som har 1,000 kronors inkomst, deltaga deri?

Herr talman, på grund af hvad jag nu anfört och i öfverensstämmelse med herr Sandquists m. fl. motion yrkar jag bifall till den föreliggande punkten.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad samt herr talmannen till proposition upptagit de olika yrkandena, biföll kammaren utskottets hemställan.

Punkten 3.

Mom. a)–e).

Biföllos.

I fråga om *mom. f)* yttrade:

*Ängående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

Herr Ersson i Vestlandaholm: I den valkrets jag representerar finnes tvenne större grustag å kronans utmarker, det ena är beläget vid Kungsör å Kungsörs ladugårds mark och det andra å en ö i Mälaren benämnd Malmön samt hörande under Strömsholms stuteri. Från båda dessa ställen hafva väghållningsskyldige under långliga tider hemtat sitt grus till underhåll af de allmänna vägarne, men sedan den nya väglagen trädde i kraft, förbjödos de af vederbörande kronans tjenstemän att der taga grus till nämnda vägar. De väghållningsskyldige, som hemtat sitt grus från Malmön, instämde då chefen för Strömsholms stuteri till Åkerbo häradsrätt med yrkande om, att hädanefter likasom hittills, utan ersättning få taga grus, men väghållningsskyldige tappade i målet på den grund, att grustaget icke var beläget på en kronans allmänning. Ett liknande mål har ock förevarit i Uppvidinge härad af Kronobergs län, der väghållningsskyldige sedan lång tid tillbaka egt rätt, att från ett militieboställe benämndt Galtabäck Södergård taga väglagningsämne, men efter nya väglagens trädande i kraft derifrån hindrats.

Detta mål har af väghållningsskyldige vunnits i alla instanser på grund af att bostället indragits och förenats med Hvitthults kronopark.

Väghållningsskyldige få således nu från detta boställe, utan ersättning, taga grus därför, att namnet blifvit ändradt till kronopark. I sin motivering för afslag å herr Olssons och min motion säger utskottet, att brukare af boställe genom grushemtning från dess utmark skulle tillfogas skada, men om, såsom jag nyss nämnt, ett boställe blir indraget och förenadt med kronopark, då skulle väghållningsskyldige icke förorsaka brukaren någon skada genom hemtning af grus, som, enligt mitt förmenande, i båda fallen bör bli densamma.

Om sådan skada genom grushemtning skulle förorsakas, att ersättning därför borde ifrågakomma, så lärer väl vederbörande icke uraktlåta, att derom väcka ersättningsanspråk, vare sig gruset hemtas från boställe eller kronopark. Ersättningsanspråk brukar också i flesta fall väckas först efter gjord skada. Det är ock gifvet, att icke alla väghållningsskyldige kunde komma i åtnjutande af en sådan förmån, som här är i fråga, men därför bör man väl icke ställa sig afvisande mot ett förslag, som afser att gagna de väghållningsskyldige, som kunna vara i tillfälle att erhålla en sådan förmån, då det icke skadar någon. I förbigående vill jag nämna, att jag bor 3 å 4 mil från de grustag jag nämnt, som finnas i min valkrets, så icke är det för egen del som motionen framkommit. Då nu härtill kommer, att väghållningsskyldige enligt lag af ålder haft en sådan rättighet, hvarom vi motionerat, nemligen att från kronans utmarker taga väglagningsämne, och då flera vägar allt emellanåt tillkomma samt krafvet på underhållet allt mer och mer ökas, så bör väl icke kronan göra tungan svårare för väghållningsskyldige än nödigt är.

Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärers
utgörande.
(Forts.)

Jag hoppas, att lagutskottet vid närmare eftertanke finner motionen vara berättigad och medgifver bifall till densamma.

Herr talman! På grund af hvad jag nu anfört, så yrkar jag bifall till vår motion.

Häruti instämde herr *Olsson* i Frösvi.

Herr Petersson i Fräntorp: På de skäl, som utskottet anfört, skall jag be att få yrka bifall till dess hemställan.

Vidare anfördes icke. Utskottets hemställan bifölls.

Mom. g) — o).

Biföllos.

Efter föredragning af *mom. p)* anförde:

Herr Lindblad: Herr talman! Då jag redan, på grund af missförstånd om föredragningssättet vidrört den i fråga om 60:de paragrafen af utskottet bemötta motionen angående rättighet för vägdistriktet att själfva få afgöra, om statsbidraget skall utgå till vägkassan eller fortfarande utbetalas till de väghållningsskyldige, ber jag att här, vid denna punkts definitiva föredragning, få framställa det yrkande, att i den blifvande riksdagsskrifvelsen måtte framhållas såsom önskningsmål, att vägdistriktet måtte få rättighet att bestämma om den saken.

Jag kan icke gilla utskottets motivering för afslag derå. Menar utskottet, att vägdistriktet icke skulle vara nog kompetenta att i egen sak afgöra, hvilket förfaringssätt för dem vore lämpligast? Utskottet utgår derifrån att, der någon extra utdebitering icke behöfdes — sannolikt ett fåtal distrikt — de väghållningsskyldige icke skulle få rätt på denna sin ersättning af staten. Jag tror dock, att väghållningsdistriktet äro i stånd att afgöra, huru de bäst skola kunna tillgodogöra sig dessa bidrag, äfven då bidraget ingår till vägkassan. Distriktet finge ju rättighet att, om de ville, bibehålla den nuvarande anordningen, der den bäst passade, på samma gång som lagen för distriktet, som önskade en annan anordning, medgäfvade frihet i sådant hänseende. Dessa förhållanden skulle helt säkert komma att reglera sig af sig själfva.

Herr Ploman: Herr talman, mina herrar! I 60:de paragrafen väglagen stadgas i första punkten: "Utaf den för vägunderhåll in natura uppskattade kostnad lemnas en tiondedel af statsmedel, hvilket bidrag utbetalas till vederbörande vägstyrelse för att på lämpligt sätt tillhandahållas dem, som berörda vägunderhåll bestrida." Mot detta stadgande har från flera håll blifvit anmärkt, att i följd af de minutiösa belopp, som vid fördelning af statsbidraget tillkommer en hvar väghållningsskyldig, statsbidraget blir "bortplottradt och länders de skatt-

skyldige till icke nämnvärdt gagn.“ På grund af denna anmärkning har framstälts yrkande om att de väghållningsskyldige in natura måtte lemnas rätt att bestämma, huruvida statsbidraget skall mellan dem fördelas eller om det skall till vägkassan ingå; och i afseende å detta yrkande har lagutskottet i den nu föredragna punkten hemställt, att detsamma icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

För min del tillåter jag mig vara af en annan mening. Ut i väghållningsdistrikt, der statsbidraget utgår med t. ex. 1,000 kronor, som skola fördelas mellan tusentals väghållningsskyldige, blir den del af bidraget, som en hvar af dem tillkommer, i hvarje fall relativt obetydlig; och i de fall, då, såsom faktiskt inträffat, väghållningsskyldig icke erhåller mera än några få öre, blir statsbidraget verkligen icke till något "nämnvärdt gagn." Fördens skull och med afseende å det stora besvär, som är förenadt med statsbidragets både fördelning och utdelning, kan jag icke finna annat än att det skulle varit vida bättre och jemväl för väghållarne in natura förmånligare, om man låtit dessa medel ingå till vägkassan, hvilket nu också, ehuru mot lagens tydliga föreskrifter, inom flere vägdistrikt läser praktiseras. Men om man fortfarande vill bibehålla dessa medel uteslutande åt väghållarne in natura, synes det mig uppenbart vara till fördel, på det medlen må blifva till någon nytta, att desse väghållare lemnas rätt att i den ordning t. ex., som 62 § väglagen angifver, besluta om statsbidragets användning till vägars grundförbättring eller till andra åtgärder, som kunna vara egnade att lätta vägunderhållet in natura.

På grund af hvad jag sålunda anför, hemställer jag vördsamt, att Riksdagen måtte, med ogillande af hvad lagutskottet i punkt 3 mom. p) hemställt, besluta att i den uti punkten 2:o) af utskottets utlåtande föreslagna skrifvelse till Konungen jemväl begära förslag till ändring af väglagen i syfte: att *rättighet medgifves de väghållningsskyldige att bestämma, om det enligt 60 § väglagen utgående statsbidrag för vägunderhållet in natura skall utdelas till de väghållningsskyldige eller ingå till vägkassan.*

Herr *Emthén* instämde häruti.

Herr *Jönsson* i Färeköp: Herr talman, mine herrar! I motsats till den föregående talaren instämmer jag uti hvad lagutskottet yttrat.

Om vi här skulle, såsom den föregående talaren yrkade, besluta att de väghållningsskyldige in natura skulle öfverlemna det statsbidrag, som de erhålla, till vägkassan, vore detta ju en inkonsequens, då vi i 2:dra punkten mom. a) sagt, att löntagare m. fl. skola deltaga i utgifterna för vägunderhållet. Det skulle ju vara att taga med ena handen och gifva igen med den andra.

Detta anser jag, som sagdt, vara inkonsequent, och jag instämmer för den skull uti hvad lagutskottet yttrat.

Herr *Hjelmérus*: Herr greffe och talman, mina herrar! Jag skall be att vid § 60 få, under återopande af de skäl jag förut anför, yrka, att i skrifvelsen till Kongl. Maj:t särskildt angifves Riks-

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärers
utgörande.
(Forts.)

dagens önskan att afseende måtte fästas vid den af herr Andersson i Löfhult väckta motion,

Herr Folke Andersson: Jag skall blott be att på de grunder, som lagutskottet framställt, få yrka bifall till utskottets förslag i denna punkt.

Herr Sjö: Herr talman! Jag skall endast be att få yrka bifall till det af herr Ploman afgifna yrkandet om förändring och tillägg till 60 § i nu omhandlade lag.

Herr Erickson i Bjersby: Om så skulle inträffa, att de, hvilka nu ega rätt att uppbära ifrågavarande statsbidrag, eller de väghållnings-skyldige in natura, sjelfva besluta att till vägkassan öfverlemna nämnda bidrag, är jag öfvertygad om, att de öfriga beskattningsföremålen, som äro skyldiga att deltaga i byggande och underhåll af allmän väg m. m. och hvilka nu, enligt väglagen, icke erhålla andel i statsbidraget, deremot ingenting hafva att invända. Någon lagändring härför behöfves icke.

Om det förslag, som nu blifvit framställt, godkändes, komme man enligt mitt förmenande in på en princip, som strider mot den grundsats, som godkändes, då väglagen antogs, nemligen att utaf den för *vägunderhåll in natura* uppskattade kostnad lemnas en tiondedel af statsmedel till *dem, som berörda vägunderhåll bestrida*, och det skulle då kunna gifvas fall, der mot de väghållningsskyldiges in natura bestridande de öfriga beskattningsföremålen bestämde, att ofta nämnda statsbidrag skulle till vägkassan ingå. Huru obillig en sådan åtgärd vore, kan ju hvar och en lätt inse.

Jag anholder alltså att få yrka bifall till utskottets förslag.

Häruti instämde herrar *Larsson* i Mörtlösa, *Andersson* i Himmelsby, *Bengtsson* i Häradsköp, *Petersson* i Skurö och *Persson* i Tällberg.

Herr Petersson i Fräntorp yttrade: I afseende på det yrkande, som herr Ploman gjort, vill jag säga, att jag icke tror, att det går för sig att bestämma, att statsbidraget i stället för att fördelas bland dem, som utgöra vägunderhållet in natura, skulle ingå till vägkassan, ty det vore ju orätt att ålägga de små brukarne och hemmansegarne, som kanske snart afflytta från orten, att samla kassor åt kommunen.

Jag inskränker mig till att på dessa skäl yrka bifall till utskottets förslag.

Härmed var öfverläggningen slutad; och efter det propositioner af herr talmannen gifvits å hvar ett af de framställda yrkandena, biföll kammaren utskottets hemställan.

Mom. q).

Bifölls.

Beträffande *mom. r)* anförde

Herr Ollas A. Ericsson: Jag vill erinra kammaren derom, att kammaren för några år sedan med anledning af inom Riksdagen väckta motioner, hvilka af lagutskottet blifvit tillstyrkta, beslöt en ändring i 63:e paragrafen, hvilken afsåg valfrihet att anlita kommunalnämnd såsom uppbördsman för vägs-katten. Jag tror därför att, då vi nu i föregående punkt 2 af föreliggande betänkande beslutat att i skrifvelse till Kongl. Maj:t föreslå, att kommunalnämnden skulle åläggas att upprätta debiteringslängd för vägs-katten, man nu har större skäl att äfven medgifva densamma att få uppbära denna skatt. Största besväret är nog, såsom en föregående talare sade, att upprätta vägfyrktalslängden och det andra är enligt min tanke en småsak.

Om man vore konsekvent, så förefaller det mig att man rent utaf borde i enlighet med föregående beslut föreslå såsom regel att anlita kommunalnämnden såsom uppbördsman. Så långt vill jag dock icke gå, men likväl anser jag, att det stämmer öfverens med kammarens värdighet, om den nu besluter i likhet med hvad den förut för några år sedan beslöt, nemligen att lemna väghållningsdistrikt frihet att anlita kommunalnämnden i detta afseende. För den skull tager jag mig friheten föreslå, att vid den skrifvelse, som vi i afton beslutit att aflåta till Kongl. Maj:t, fogas ett nytt moment g.) af följande lydelse: *att i stadgande valfrihet medgifves att för uppbörd och redovisning af vägs-katter anlita kommunalnämnden.* Jag anhåller om proposition på detta mitt yrkande.

Häruti instämde herrar *Lundell* och *Andersson* i Petersborg.

Herr Petersson i Fräntorp: Herr grefve och talman! Ingen skulle väl hellre än jag se, att man finge till stånd ett sådant stadgande, som herr Ollas Ericsson nu föreslagit, ty inom den kommun, jag tillhör, är kommunen ett särskildt vägdistrikt. Det kan dock ifrågasättas, huruvida det vore klokt för oss att vägs-katten indrives på samma sätt som kommunalmedlen. I större vägdistrikt skulle nog härigenom ett förfärligt trassel uppstå, och jag för min del tror, att det är klokare att låta vederbörande kronofogde taga saken om hand.

Jag yrkar bifall till lagutskottets förslag.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

Mom. s) och t).

Biföllos.

Mom. u).

Herr Ploman anförde: Då jag anser, att denna fråga är af mycket stor betydelse, kan jag, ehuru tiden så långt framskridit, icke underlåta att jemväl i denna fråga yttra några ord.

*Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

Det har från flere håll framställts yrkande om att de väghållnings-skyldige skulle blifva berättigade att "på entreprenad upplåta vägunderhållet". Väl anser jag lika med 1897 års lagutskott, att entreprenadssystemet skulle komma att ställa sig vida dyrare för de väghållningsskyldige än det enligt väglagen gällande systemet om vägunderhållets in natura utgörande af jordbruksfastighet; och jag delar äfven lagutskottets vid innevarande års riksdag uttalade mening derom, att en majoritet icke bör få mot en minoritets önskan tvinga den samma att vara med om hela vägunderhållets upplåtande på entreprenad. Men ett medgifvande af möjlighet för de väghållningsskyldige att vid vägdelning få undantaga vissa vägar eller vägstycken från de vanliga reglerna för vägunderhållet in natura och, i likhet med hvad som gäller om nyanlagd oindelad väg och större broar, låta dessa vägar och vägdelar underhållas på vägkassans bekostnad, skulle utan tvifvel i flere fall vara till stor fördel. Sådana fall äro t. ex. om en väg invid stad eller annan mera besökt plats är mycket svår att underhålla, eller om vid vägdelning det visar sig, att en kommuns vägar i förhållande till vägarna inom öfriga delar af distriktet äro så långa och många eller dryga att underhålla, att en svårare förskjutning af vägstyckena i följd deraf icke kan undvikas.

Till närmare belysning af hvad jag nu yttrat skall jag framställa två exempel. Det ena gäller en väg till Eskilstuna stad. Den vägen är, i följd af markens beskaffenhet och den utomordentligt lifliga trafik, som der råder, mycket svår att underhålla. Enligt min mening skulle det därför varit i alla hänseenden mycket tjenligt, om vid den vägdelning, som nyligen egt rum inom distriktet, ifrågasvarande vägstycke, som nu blifvit på en mängd väghållare indeladt, kunnat undantagas från vägdelningen och underhållet af detsamma blifvit lagdt på vägkassan för att efter entreprenad utgöras. Sådant hade varit till fördel för de väghållningsskyldige, icke blott med afseende å vägens bättre och jemnare underhåll, utan äfven i andra hänseenden. Och det andra exemplet gäller vägarne inom Oppunda distrikt af Södermanlands län. Inom Vestra Vingåkers socken, som utgör en del af sagda distrikt, är vägmängden proportionsvis betydligt större än inom öfriga delar af distriktet. I följd häraf har vid fördelning af vägarne inom distriktet endast en del af vägarne inom Vestra Vingåker kunnat till underhåll mottagas af socknens egna väghållare, under det att återstående delar af vägarne inom samma socken måst tilldelas väghållarne inom de utomliggande socknarna. Härigenom hafva förskjutningar i vägunderhållet inom distriktet uppkommit, den ena efter den andra; men dessa förskjutningar skulle åtminstone till väsentligaste delar kunnat förekommas, om af vägarne inom Vestra Vingåker vid vägdelningen undantagits och lagts på vägkassan för att af densamma underhållas så stor del, att återstoden varit proportionsvis lika med vägmängden inom öfriga delar af distriktet.

För min del kan jag icke finna någon annan utväg att på tillfredsställande sätt förekomma de med rätta öfverklagade förskjutningarne i vägunderhållet; och jag tillåter mig därför vördsamt hem-

ställa, att Riksdagen måtte, med ogillande af lagutskottets hemställan i punkt 3 litt. a), besluta att i den uti punkten 2:o) af utskottets utlåtande föreslagna skrifvelse till Konungen jemväl begäres förslag till ändring af väglagen i syfte: att *åt de väghållningsskyldige medgifves rätt att vid vägdelsing undantaga vissa vägar eller vägstycken och låta desamma på entreprenad underhållas på vägkassans bekostnad.*

*Ängående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väghållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)*

Häruti instämde herr *Bromée*.

Herr Persson i Tällberg: Då jag för min del anser, att väghållningsdistrikten böra hafva frihet att i enlighet med herr Janssons i Saxhyttan förslag upplåta vägunderhållet på entreprenad, så skall jag, herr talman, anhålla att få framställa yrkande derom, att under punkt 2:o uti skrifvelsen till Kongl. Maj:t måtte inflyta ett tillägg af följande lydelse: att *väghållningsdistrikt, som det önska, böra ega rätt att upplåta vägunderhållet på entreprenad.*

Jag anhåller, att herr talmannen behagade framställa proposition på detta mitt yrkande.

I detta yttrande instämde herr *Söderberg*.

Herr Petersson i Fräntorp: Herr greffe och talman! Jag tror icke, att det är klokt att på detta sätt undantaga vägstycken. Jag tror icke, att man vinner något med detta eller att det är något att göra åt denna sak.

Beträffande herr Daniel Perssons yrkande, att det skulle medgifvas de väghållningsskyldige att öfverlåta underhållet på entreprenad, så tror jag icke, att det är klokt, att en person tvingas att utbjuda sin vägd på entreprenad. Ty låt vara, som jag hört uppgifvas, att vägunderhållet skall vara billigt på entreprenad, så förhåller det sig så, att det alltid kommer att förefalla för dyrt för den, som tvingas att utbjuda det på entreprenad. Om vägdelningen göres först och hvar och en får sitt vägstycke, så kan han sedan ackordera ut det sjelf eller underhålla det in natura. Men att före vägdelningen utbjuda det på entreprenadauktion anser jag vara högst obefogadt och tror icke, att det på något sätt kan blifva billigt. Dessutom måste väl uppskattningen af vägen ske först, för att det må utrönas, huru mycket staten skall betala; eljest kan staten få betala ett anslag till entreprenaden, som är oskäligt högt. På grund häraf yrkar jag bifall till lagutskottets hemställan.

Herr Persson i Tällberg: Jag vill endast upplysa herr Petersson i Fräntorp derom, att det icke var min mening att *tvinga* personer till entreprenadsystemet, hvaremot *han* tyckes vara af den mening att vilja tvinga dem att sjelfva utgöra detta vägunderhåll in natura. Det var i frihetens intresse och icke i tvångets intresse, som jag yrkade, att detta måtte inflyta uti skrifvelsen till Kongl. Maj:t.

Jag vidhåller fortfarande mitt yrkande.

Angående
ändringar
i gällande
lagstiftning
om väg-
hållnings-
besvärets
utgörande.
(Forts.)

Öfverläggningen förklarades härmed slutad. Efter af herr tal-
mannen gifna propositioner å de olika yrkandena, biföll kammaren
utskottets hemställan.

§ 11.

Justerades protokollsutdrag; hvarefter kammarens ledamöter åt-
skildes kl. 1,47 på natten.

In fidem

E. Nathorst Böö.

Fredagen den 22 april.

Kl. 1/2 3 e. m.

§ 1.

Till bordläggning anmälades:

konstitutionsutskottets utlåtande n:o 9, i anledning af väckt mo-
tion om ändring af §§ 1 och 5 tryckfrihetsförordningen, samt

Andra Kammarens fjerde tillfälliga utskotts utlåtanden:

n:o 23, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl.
Maj:t med begäran om utredning och förslag i fråga om ålderdoms-
understöd åt i kommuners tjänst anställda barnmorskor, och

n:o 24, i anledning af väckt fråga om åtgärder till främjande af
svenska alsters afsättning i utlandet och till höjande af den svenska
sjöfartsnäringen.

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 2,36 e. m.

In fidem

E. Nathorst Böö.

Rättelser i Andra Kammarens Protokoll N:o 25:

Sid. 62 rad. 12 uppfir. *står:* är det
 läs: än det
 " " 13 " *står:* oförändrad
 läs: oförändradt

Stockholm, Nya Tryckeri-Aktiebolaget, 1898.