

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1910. Andra Kammaren. Nr 49.

Onsdagen den 18 maj.

Kl. 7 e. m.

Fortsattes det på förmiddagen började sammanträdet.

§ 1.

Upplästes följande till kammaren inkomna sjukbetyg:

Att ledamoten af Riksdagens Andra kammare herr Robert Johansson i följd af akut katarr i luftstrupen (Laryngitis acuta) är förhindrad att deltaga i riksdagsarbetet under innevarande vecka, intygas på heder och samvete.

Jönköping den 17 maj 1910.

Gustaf Rundquist
Regementsläkare.

§ 2.

Herr talmannen anmälde till fortsatt handläggning statsutskottets utlåtande nr 74, i anledning af vissa af Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag för statens järnvägar.

Punkterna 6—8.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 9, angående ny rullande materiel för statens järnvägar.

Kungl. Maj:t hade i punkten 49 af sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen att för år 1911 till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar bevilja ett anslag å 3,325,000 kronor.

I sammanhang med detta ärende hade utskottet till behandling förehåft en inom Andra kammaren af herr Persson i Stock-

Andra Kammarans Prot. 1910. Nr 49.

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.*

Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

holm väckt motion, nr 135, däri hemställts, att Riksdagen måtte besluta att af medel, som för år 1911 af Riksdagen anslages till ny rullande materiel vid statens redan trafikerade järnvägar, måtte från utlandet och under vissa bestämda, ofvan berörda garantier inköpas ett försökslokomotiv för eldning med torf.

Utskottet hemställde,

a) att Riksdagen måtte för år 1911 till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar bevilja ett anslag å 3,325,000 kronor; och

b) att herr Perssons ofvan omförmälda motion icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Reservation hade emellertid afgifvits af herrar *Viklund*, *Thorsson*, *Olsson* i Fläbro, *Ekman* i Mo gård, *Ström* i Transtrand, *Byström*, *Lindblad* och *Thor*, hvilka ansett, att utskottet bort hemställa,

a) att Riksdagen måtte för år 1911 till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar bevilja ett anslag å 2,525,000 kronor; och

b) att herr Perssons förevarande motion icke måtte till någon Riksdagens vidare åtgärd föranleda.

Sedan utskottets hemställan i *mom. a)* blifvit uppläst, lämnades på begäran ordet till

Herr Ekman i Mo gård, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Såsom kammaren behagade finna, föreligger vid denna punkt en af ett antal ledamöter från denna kammare afgifven reservation. I denna reservation uttala vi oss för en högst afsevärd inskränkning i det äskade anslaget till lokomotiv för statens järnvägar. Jag vill genast från början förutskicka, att denna reservation ingalunda är förestafvad af någon som helst önskan att på något sätt försvaga eller försvåra trafikförhållandena på våra järnvägar. Förhållandet är emellertid det, att till afdelningen inom utskottet lämnats den upplysningen, att det nuvarande antalet vid statens järnvägar använda lokomotiv är tillräckligt för fyllande af det nuvarande behovet, och att hvad som nu äskats hufvudsakligen vore afsedt för att möta i framtiden möjligen uppkommande trafikbehof. Vid pröfningen af denna fråga hafva vi reservanter emellertid kommit till den uppfattningen, att ett vida intensivare utnyttjande af den nuvarande lokomotivparken utan svårighet skulle kunna äga rum. De meddelanden vi ha fått från järnvägsstyrelsen, ha enligt vårt förmenande endast varit ägnade att styrka denna vår uppfattning, och på samma gång ha vi trott, att en sådan inskränkning i anslaget, som af oss föreslagits, skulle kunna gifva en kraftigare anmaning till järnvägsstyrelsen att verkligen söka utnyttja den hittillsvarande lokomotivparken. Jag ber få erinra om hvad som

vid upprepade tillfällen, ehuru icke kanske så ofta inom Riksdagen, blifvit framhållet, nämligen, att det är en massa olika typer af lokomotiv, som för närvarande användas vid statens järnvägar. En af anledningarna till att dessa typer äro så många, är ju den, att statens järnvägar vid öfvertagandet af andra järnvägar också fått öfvertaga en del till dessa hörande lokomotiv, hvilka då varit af andra typer än de, som begagnas vid statens järnvägar. Men detta är icke den hufvudsakliga anledningen, utan det är nog den, att man har en stor numerär af äldre lokomotiv, som allt fortfarande, på grund af det skick, hvari de befinna sig, anses kunna nyttjas, men som dock icke uppfylla alla de fordringar, som man nu för tiden vill ställa på ett lokomotiv. Det vill synas mig, som om det varit önskvärdt, att man gjort ett något intensivare bruk af dessa maskiner under den tid, då de ännu voro moderna, åtminstone förefaller det mig som om man *nu* borde slå in på den vägen att mera intensivt utnyttja de redan befintliga lokomotiven, innan man skaffar nya. Det torde vara skäl i att icke alltjämt fortgå på den väg man nu går och sålunda få en hel del föråldrade maskiner, som man icke kan tillräckligt utnyttja, men som man af sparsamhetsskäl icke anser sig kunna kassera.

När vi på afdelningen pröfvade denna fråga, hade vi ett välvilligt biträde från järnvägsstyrelsen, som lemnade oss en uppgift om det sätt, hvarpå lokomotiven för närvarande utnyttjas, hvilket sätt, såvidt jag kunde förstå, af honom ansågs vara fullt tillfredsställande.

Jag skall tillåta mig här för kammaren något närmare redogöra för de upplysningar, som vi därvid inhämtade, och jag skall då med herr talmannens tillstånd anhålla att få visa den grafiska framställning, som lämnades till afdelningen inom statsutskottet. För att icke onödigtvis upptaga tiden skall jag endast sysselsätta mig vid den undre tabellen*), som gäller ett snälltåg, och jag ber att nu, då jag öfvergår till att demonstrera dessa uppgifter, få fästa uppmärksamheten på, att detta är det gynsamaste fall, som torde kunna framvisas från statens järnvägar; jag har åtminstone icke anledning tro, att man till statsutskottet skulle lämna ett exempel i detta afseende, som vore mindre förmånligt, utan detta är nog såsom sagdt det gynsamaste. — Detta är ett snälltågs turer mellan Malmö och Katrineholm. — Nu vill jag säga, när jag talar om timantalet, att alla siffror, som jag här uppger, måste betraktas som ungefärliga, ty jag har icke kunnat få fram timantalet fullt exakt, utan det kan variera med en eller annan timmes differens åt ettdera hållet, hvilket emellertid vid denna framställning icke torde ha någon större

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.*

*) Talaren åskådliggjorde sin framställning medelst en grafisk tabell.

Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

betydelse. — Börjar jag nu nere i Malmö och fortsätter till denna gräns så har jag 5 dygn uppdelade med rutor i 24 timmar per dygn. Jag har då, om jag ej räknar första dagen, som skulle fortsatt där borta, att räkna ned ca — hela tiden cirka — 8 timmars stillastående i Malmö. Sedan går detta lokomotiv upp till Katrineholm; gången dit är cirka $8\frac{1}{2}$ timme. Härefter står lokomotivet stilla i Katrineholm ungefär 8 timmar. Så vänder det i Katrineholm och går tillbaka till Malmö under ungefär 8 timmars gång och står så stilla i Malmö under 7 timmar. Därefter går det åter upp, men denna gång icke längre än till Nässjö, dit det har ungefär 6 timmars gång, men i stället står det stilla i Nässjö icke mindre än $9\frac{1}{2}$ timmar. Så vänder lokomotivet åter ned till Malmö under ungefär 6 timmar, står så stilla i Malmö under ungefär 9 timmar, går upp till Katrineholm under 8 timmar, står stilla i Katrineholm ungefär 7 timmar, går ner under ungefär 8 timmar till Malmö och står slutligen stilla i Malmö ungefär 27 timmar, detta dock endast om jag tager uteslutande dessa dagar; i själva verket står det längre, som herrarne kunna se. I det här fallet blir det emellertid 27 timmar, hvarunder lokomotivet spolas och rengöres.

Nu kan man ställa till sig det spörsmålet: Hvad är orsaken till, att icke detta lokomotiv får gå hela vägen från Malmö till Stockholm och vända i Stockholm och gå tillbaka till Malmö och så vidare, så att det verkligen blir intensivt utnyttjad? Man har svarat oss i statsutskottsafdelningen från järnvägsstyrelsehåll, att orsaken är den, att detta är omöjligt att åstadkomma på grund af de gällande tidtabellförhållandena. Det förefaller mig emellertid ytterst egendomligt, om icke tidtabellerna skulle kunna sammanjämkas på ett sådant sätt, att ett vida intensivare utnyttjande af dessa lokomotiv skulle kunna äga rum. Ifrån icke järnvägsstyrelsehåll har det sagts, att orsaken ingalunda är den, som uppgifvits från järnvägsstyrelsehåll, utan att orsaken helt enkelt är den, att man ordnat saken på sådant sätt, att dessa lokomotiv icke få öfverskrida gränsen för det distrikt, till hvilket de höra. Följaktligen kan man icke utnyttja ett sådant lokomotiv på annat sätt än genom att låta det gå emellan Malmö och Katrineholm; längre får det icke gå, utan i Katrineholm måste det vända.

Jag tror, att jag med detta har kunnat visa, att det sätt, hvarpå dessa lokomotiv för närvarande utnyttjas, icke är tillfredsställande. De siffror, som jag angaf, visa, om jag summerar tillsammans dem, att under dessa fem dagar lokomotivet har stått stilla ungefär $48\frac{1}{2}$ timmar, varit i gång ungefär $44\frac{1}{2}$ timmar och slutligen stått stilla för rengöring och spolning ungefär 27 timmar, hvilken rengöring och spolning emellertid fortsätter äfven ett stycke in på nästa dygn. Alltså, cirka 44 timmars gång, cirka 48 timmars stillestånd och cirka 27 timmars rengöring och spolning, allt under fem dagar.

Jag skall, då jag nu talar om lokomotiven, begagna tillfället att med anledning af hvad herr statsrådet och chefen för civildepartementet under förmiddagens lopp yttrade om A-lokomotiven och de enligt hans förmenande obefogade anmärkningarna mot dessa lokomotiv, tillåta mig en liten hänvisning till officiella handlingar. Af tabell nr 11 i järnvägsstyrelsens underdåniga berättelse, innehållande öfversikter af lokomotivtjänsten under åren 1906—08 främgår en tämligen fullständig redogörelse för den tid, under hvilken A-lokomotiven varit i gång, och den tid, under hvilken de stått stilla för reparation. Hvad beträffar de för persontrafik använda lokomotiven, främgår af denna tabell, att antalet dagar ur tjänst på grund af reparation och revision har ökat för 226 stycken lokomotiv och att den största ökningen af antalet dagar ur tjänst faller på den nya typen Atlantic. Jag kan icke finna, att denna officiella uppgift står i fullständig öfversstämmelse med hvad herr statsrådet i dag uppgaf, men då det var så många uppgifter, som på en gång kommo oss till del från herr statsrådet, är det möjligt, att här föreligger en missuppfattning från min sida, hvilken jag då är alldeles öfvertygad, att jag får inför kammaren af herr statsrådet rättad.

De anmärkingar rörande lokomotivens användande, som gjordes inom statsutskottsafdelningen, grundade sig bland annat äfven på en promemoria, som hade ställts till statsutskottsafdelningens disposition, en promemoria, som uti flera fall var felaktig — det erkänner jag gärna, i synnerhet som jag icke är ansvarig för densamma — men som särskildt sysslade med utnyttjandet af lokomotivens effekt. Det var med anledning af denna promemoria den genom vederbörandes i järnvägsstyrelsen försorg uppgjorda grafiska tabell, som jag nyss tillåtit mig förevisa, kom statsutskottsafdelningen till handa, hvarjämte denna promemoria afgafs af den person från järnvägsstyrelsen, som lämnade afdelningen upplysningar, ett aktstycke, som är af den beskaffenhet, att jag icke anser mig kunna underlåta att gifva kammaren del af detsamma, icke så mycket därför att det innehåller något af egentlig betydelse, som icke fastmer för att därigenom få ådagalagd, huruledes man på fackmannahåll ännu i denna stund anser sig kunna bemöta en kritik mot järnvägsstyrelsens sätt att sköta sina åligganden. Mot denna förenämnda promemoria anföres nämligen från järnvägsstyrelsehåll i fråga om det sätt, hvarpå lokomotiven utnyttjas och den slutsats, hvartill promemoriens författare kommit, följande:

»Huru ovederhäftig en dylik slutsats är, torde lättast framgå af följande exempel: En landtbrukare har för transport af mjölken från sin lagugård t. ex. 10 stycken mjölkkärl. 'Mjölkkärlestimmarna' äro sålunda, om tabellförfattarens räkningssätt användes, $10 \times 365 \times 24 = 87,600$ timmar. Emellertid är det endast under 5 timmar af dygnet, som mjölkkärnen behövas för sitt ända-

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.*
(Forts.)

Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

mål. De använda 'mjölkkärlistimmarna' utgöra således, fortfarande under tabellförfattarens sätt att räkna, $5 \times 365 \times 10 = 18,250$ 'mjölkkärlistimmar'. Drages detta antal timmar från hela antalet 'mjölkkärlistimmar', erhålles $87,600 - 18,250 = 69,350$ s. k. 'disponibla timmar'. Använder man nu samma sätt att göra slutsatser som tabellförfattaren, skulle man säga, att, om landtbrukaren i fråga använde sina mjölkkärl bättre, d. v. s. förminskade antalet 'disponibla mjölkkärlistimmar', skulle han kunna reda sig med mindre antal mjölkkärl.

Vid en järnväg måste naturligen tillgången på rullande materiel rätta sig efter fraktbehovet, sådant det verkligen är, och måste materieltillgången göras beroende af maximifraktmängden vid en viss tid.

Det ligger i sakens natur, att lika litet som en landtbrukare kan ordna mjölkförhållandena i sin ladugård så, att han för hvarje timme af dygnet och för hvarje dygn af året erhåller en lika stor mängd mjölk, för hvilkens transport en viss mängd kärl erfordras, lika litet kan en järnväg omförvandla de under olika tider och olika förhållanden varierande frakterna till en för hvarje årstid och hvarje timme i dygnet konstant och lika fraktmängd och därigenom kunna inskränka behovet af transportmateriel.

Af ofvanstående torde framgå, huru värdelösa för bedömandet af, om lokomotiven rätt utnyttjas, de af tabellförfattaren gjorda slutsatserna verkligen äro.»

Jag har mycket få kommentarier att göra till detta aktstycke. Jag öfverlämnar till herrar teknici och jordbrukare i denna kamare att af den jämförelse, som här är gjord, draga de slutsatser, som de själfva kunna vilja göra. Jag har blott velat påpeka en sak, och det är den, att det har ansetts från utskotts-majoritetens sida, att det vore en viss risk i att inskränka lokomotivantalet, emedan man då skulle kunna ha anledning att frukta bristande kommunikationer under den närmaste framtiden. Jag har redan i början af detta anförande tillåtit mig framhålla, att så icke torde vara händelsen, då ifrån vederbörligt håll har erkänts, att de nu gjorda äskandena icke äro förestafvade af det nu föreliggande behovet. Af hvad jag nyss läst upp, af jämförelsen mellan mjölkkärl och lokomotiv synes framgå, att det icke är öfverflöd på trafik, eftersom det just är på grund af bristen på trafik, som man anser sig kunna bortförklara möjligheten att rätt kunna utnyttja lokomotiven.

Man har såväl på afdelningen som inom utskottet i pleno erinrat om, att det fanns en tid, då bristen på materiel vid statsbanorna var så stor, att man måste hyra icke blott lokomotiv utan äfven vagnar för statens järnvägars behof. Det är sant, men jag ber att få fästa uppmärksamheten på, att det antal lokomotiv, som förhyrdes, var ganska obetydligt. Den egentliga

bristen rörde sig om den öfriga rullande materielen. Om jag haft den allra minsta tanke på, att det skulle bli någon som helst rubbning i trafiken genom att biträda reservanternas förslag, skulle jag icke biträdt detsamma. Men då jag är lifligt öfvertygad om, att hela trafikbehovet kan tillfredsställas äfven genom att bifalla reservanternas förslag och då väl icke detta ständiga tal om att göra besparingar blott är ett talesätt utan bör vara allvarligt menadt och då möjlighet nu finnes att göra en verklig och betydande besparing och samtidigt framtinga ett intensivare utnyttjande af den rullande materielen, skall jag be att få yrka afslag å utskottets förslag och bifall till den af herr Wiklund m. fl. afgifna reservationen.

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.*
(Forts.)

Vidare anförde:

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet greve Hamilton: Herr talman! mina herrar! Till ny rullande materiel vid statens järnvägar har Kungl. Maj:t af denna Riksdag begärt 3,325,000 kronor. Det är det lägsta belopp, som af Kungl. Maj:t begärts eller af Riksdagen beviljats sedan mer än 10 år tillbaka. I den rullande materiel, som för detta anslag skulle anskaffas, ingå 15 lokomotiv. Äfven detta är en exceptionellt låg siffra. I fjol beviljade Riksdagen anslag till anskaffande af 25 lokomotiv och året förut beviljade Riksdagen anslag till 33 lokomotiv. Reservanterna ha emellertid påyrkat, att detta anslag skulle nedprutas med icke mindre än 800,000 kronor, och detta, såsom den siste högt ärade talaren framhöll, i syfte att tvinga järnvägsstyrelsen att bättre utnyttja sina lokomotiv. Reservanterna hafva nämligen ansett, att utskottet bort hafva försett sin hemställan vid denna punkt med följande ingress:

»Beträffande det gjorda äskandet af medel för inköp af rullande materiel för statens järnvägar vill utskottet till en början såsom sin uppfattning uttala, att statens järnvägars lokomotivpark skulle kunna utnyttjas på ett afsevärdt mera ekonomiskt sätt än hvad nu är fallet. Det är nämligen, enligt utskottets mening, af vikt, att lokomotiven så mycket som möjligt hållas i bruk, hvarigenom å desamma nedlagdt kapital kan hinna att förräntas och amorteras, innan de på grund af teknikens framsteg icke längre med ekonomisk fördel kunna användas. En i detta afseende intensivare drift skulle, anser utskottet, vara ägnad att gifva ett väsentligt bättre utbyte af denna dyrbara materiel, och är en förändring i denna riktning önskvärd.»

Jag är fullkomligt ense med de ärade reservanterna därutinnan, att det är af ytterlig vikt, att den rullande materielen och icke minst lokomotiven i tillbörlig grad utnyttjas. Men jag hoppas, att de ärade reservanterna också äro ense med mig om, att det för en icke speciellt sakkunnig — och till dem räknar

Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

jag mig icke — är ganska vanskligt att falla ett bestämdt om-döme om, huruvida en underlåtenhet i detta afseende blifvit be-gången, såvida icke frågan klargöres genom en mycket utförlig och tydlig utredning. Reservanterna hafva i sin reservation icke aktadt nödigt presterat något som helst bevis för sitt kategoriska påstående, och därför har jag icke haft något som helst att röra mig med, något att taga uti, när jag skulle undersöka, huru härmed förhåller sig.

Den siste ärade talare har åberopat en promemoria, jag vet icke hvarifrån den kommit. Han åberopade den och sade, att promemorian inkommit till statsutskottet, och att den delvis var felaktig. Men han hade en tabell, som han ansåg vara mycket beaktansvärd. Jag kan icke i hastigheten bedöma den, ty jag känner tyvärr icke till hvarken promemorian eller tabellen och och har icke någon aning om, från hvilket sakkunnigt håll ta-bellen presterats. Däremot uppläste den ärade talaren ett citat ur ett aktstycke, som, om jag fattade honom rätt, af en tjänste-man i järnvägsstyrelsen inlämnats till statsutskottet såsom ett bemötande af denna promemoria och denna tabell, och han an-såg, att det som däri uttalats var mycket olämpligt. Jag skall be att härutinnan helt och hållet få instämma med den ärade talaren. Jag hade visserligen icke förut någon kännedom om detta uttalande, men anser, att exemplet var illa valt och olämpligt. Men jag vet icke, om den ärade talaren vill med mig in-stämma uti, att det mest olämpliga i detta uttalande är, att däri, enligt min åsikt, ligger något, som jag anser mig nästan vara öfvertygad om, att den man, som skrifvit det, icke afsett, en förnärmelse mot statsutskottet. Jag tror icke man behöfver dy-lika exempel för att öfvertyga statsutskottet och de praktiskt erfarna män, som sitta i detsamma, om att man icke af upp-gifter om, huru många timmar ett lokomotiv verkligen användts i tågtjänst kan draga någon som helst slutledning, huruvida lokomotivparken i sin helhet varit tillbörligt utnyttjad. Vid hvarje järnväg, det lärer väl äfven en icke sakkunnig inse, måste utom de lokomotiv, som indelats till regulär tjänst, finnas ett icke så obetydligt antal andra lokomotiv för tillfälliga behof, och dessa behof kan man icke schablonmässigt fastställa för den eua eller andra banan i förhållande till dess längd, utan det blir mycket olika i förhållande till olika banor. Nu har ofta i fråga om utnyttjande af lokomotiven vid statens järnvägar hänvisats till Stora Bergslagsbanan, där utan tvifvel ett bättre utnyttjande sker. Ja, det kan hvar och en begripa, att, beträffande en sådan bana som Stora Bergslagsbanan, som hufvudsakligen utgöres af en enda linje med mycket likformig trafik, reserven skall kunna bringas ned till ett minimum till följd af den långt större andel af det gemensamma lokomotivarbetet, som kommer å hvarje sär-skildt lokomotiv vid denna järnväg mot hvad förhållandet är vid

sådana bannät som statsbanornas med deras oändligt skiftande förhållanden och oändligt skiftande trafik.

Vid statens järnvägar erfordras reservlokomotiv för många-handa ändamål. Där fordras reservlokomotiv för att ersätta de lokomotiv, som äro i behof af reparation, hvilka i betraktande af lokomotivparkens storlek måste vara ett betydande antal. Där fordras lokomotiv för att förstärka dragkraften hos befintliga tåg, när de blifva för tunga och för långa. Där fordras lokomotiv till extra godståg, när godstrafiken hotar att stoppas, om icke sådana tåg anordnas. Där fordras lokomotiv för extra persontåg vid många olika tillfällen, särskildt under ferier och högtider, när folk reser hem, för utfärder och exkursioner. Där fordras lokomotiv för de under vissa tider af året förekommande militärtransporterna och för de under andra tider af året förekommande transporterna af betor, kol och virke med mera, med mera. Med andra ord, det är icke alls bevisande att säga, att åtskilliga lokomotiv fått stoppa här och där och icke varit i tåg tjänst. Det är maximibehovet, som vid hvarje järnväg måste vara afgörande för lokomotivparkens storlek.

Om nu järnvägstyrelsen icke förstått att iakttaga detta, det kan jag verkligen icke bedöma. Jag vet, att statsutskottet utom den för mig obekanta promemorian och obekanta grafiska tabellen, hvarom den siste ärade talaren nämnt, till sitt förfogande haft en inom järnvägstyrelsen uppgjord grafisk tabell angående utnyttjande af lokomotiven inom olika länder. Jag har studerat den, men icke lyckats komma till någon bestämd slutsats. Jag vet icke, hvad jag skall säga om densamma. Jag har resonerat mycket med generaldirektör Pegelow, och hans omdöme i denna fråga bör tillmätas stor betydelse, emedan han varit chef för en af våra största privatbanor. Jag har emellertid icke nöjt mig härmed utan har, sedan statsutskottets utlåtande kommit mig tillhanda, vänt mig till just chefen för Bergslagsbanan eller just den bana, till hvilken man alltid hänvisat, när man sagt, att lokomotiven borde utnyttjas bättre vid statsbanorna, än som hittills skett. Jag har vänt mig till direktör Simonsson, som bekant en af vårt lands mest aktade och erkänt sakkunnige män på privatbanornas område, och han har gifvit mig en promemoria i ämnet, som jag fått bemyndigande att göra med, huru jag ville. Jag ber att få läsa upp denna promemoria, den lyder så här:

»Under undertecknads snart 35-åriga verksamhet vid Bergslagsbanans järnvägar hafva nämnda järnvägs relativt låga driftkostnader m. m. tid efter annan framdragits till jämförelse med förhållandena vid de svenska statsbanorna. Att detta i allmänhet varit fallet vid tidpunkter, då statsbanorna lämnat ett till synes mindre fördelaktigt trafikresultat, innebär ju ingenting anmärkningsvärdt. Vid ett tidigare skede, då ingen annan privatbana af afsevärd utsträckning förekom i landet, var denna jämförelse

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)*

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)*

ock ganska naturlig. Under öfverläggningarna inom 1892 års järnvägskommitté, däri undertecknad var ledamot, och hvilken kommittés uppdrag bland annat afsåg att få utredt, hvilka besparingar som skulle kunna genomföras inom statsbaneförvaltningen, framdrogos ideligen till jämförelse förhållandena vid Bergslagarnas järnvägar.

Sedan nämnda tid hafva emellertid äfven andra enskilda järnvägskomplex af afsevärd utsträckning tillkommit, men detta oaktadt uppställas alltjämt Bergslagarnas järnvägar såsom lämpligt jämförelseobjekt, då det gäller att framhäfva det mindre tillfredsställande ekonomiska resultatet af statens järnvägars trafikering. Skälet härtill är naturligtvis det, att Bergslagarnas järnvägar alltjämt förete de relativt lägsta trafikomkostnaderna och det fördelaktigaste utnyttjandet af den rullande materielen.

Hvad kan då anledningen vara härtill? Att det fördelaktiga resultatet skulle vara att tillskrifva ett särskildt förtjänstfullt förvaltningssätt, torde utan vidare kunna fullständigt lämnas ur räkningen, då det väl är alldeles påtagligt, att öfriga privatbanor, särskildt under nuvarande brydsamma konjunkturen för järnvägarne i allmänhet, måste administreras med den allra största omsikt. Nej, anledningen är nog att söka i de för Bergslagarnas järnväg särskildt gynnsamma trafikeringsförhållandena, och detta särskildt i fråga om möjligheten att till det yttersta utnyttja dragkraften. Med undantag för den endast 8 kilometer långa bibanan från Daglösen till Filipstad utgör Bergslagarnas järnvägar en enda sammanhängande linie om 478 kilometers längd, med en — hvad beträffar gods rörelsen — homogen trafik. Denna utgöres till öfvervägande del af s. k. masstrafik, järn och trämassa jämte råmaterialerna för dessas framställande, samt trävaror; och exporteras de färdiga varorna i allmänhet öfver Göteborg eller Gäfle. Med hänsyn härtill hafva godstågen gifvetvis kunnat anordnas på ett synnerligen ekonomiskt sätt, i det exportgodset och i allmänhet transporter på längre afstånd varit hänvisade till tåg, som icke tilldelats uppehåll vid stationerna för annan växling än för af- eller tillkoppling af vagnar för långväga transporter, hvarigenom tåg med längre uppehåll för växling vid stationerna i allmänhet kunnat inskränkas till hvad som erfordras för den mera lokala trafiken. Sälunda, för att taga ett belysande exempel, finnes anordnad ett godståg dagligen i hvardera riktningen mellan Göteborg och Ludvika, en sträcka om ej mindre än 408 kilometer, där ett och samma lokomotiv användes för hela dagsresan o. s. v. Att detta förhållande skall möjliggöra ett bättre utnyttjande af dragkraften än hvad som är tänkbart vid andra banor i landet — med undantag möjligen för trafikförvaltningens Grängesberg-Oxelösund järnvägar — ligger i öppen dag. Vid statens järnvägar med dess många linjer och dessas olikartade trafik föreligga icke samma möjligheter för lokomotivens utnytt-

jande, lika litet som detta är fallet vid t. ex. Stockholm-Vesterås-Bergslagernas järnvägar, som ju mera kunna anses vara under samma administration som Bergslagernas järnvägar, men dock — såsom för resten fullt naturligt är — ingalunda kunna uppvisa ens närmelsevis samma utnyttjande i form af tillryggalagda kilometer af lokomotiven som Bergslagernas järnvägar. Det är mig därför alldeles uppenbart, att en jämförelse mellan medeltalen af tillryggalagda kilometer för loken vid statens järnvägar och Bergslagernas järnvägar är i allra högsta grad missvisande. För att än en gång vidröra 1892 års kommitté vill jag bringa i erinring, att densamma hade fått i uppdrag att afgifva förslag till åvägabringande af en mera ekonomisk skötsel af statsbanorna än hvad kungl. järnvägstyrelsen kunnat åstadkomma, däribland gifvetvis äfven ett bättre utnyttjande af rullande materiel för att förebygga ytterligare anslagskraf härför. Detta var under den hårda tiden. Ett par år senare hade konjunkturerna ändrat sig till det bättre, och blef dåvarande styrelsen föremål för lika mycket klander för bristande förutseende, i det den ej i tid begärt anslag för materielens utökning. Förhållandena växla!

Stockholm den 10 maj 1910. J. D. Simonsson.»

Jag har likaledes vändt mig till andra framstående män vid privata banor och frågat dem, huruvida inom dessa sakkunniga kretsar finnes samma uppfattning som reservanternas hysa, och öfverallt har jag fått ett bestämdt nekande svar. Nu undrar jag därför, om inte kammaren skulle göra klokt i att icke följa reservanternas yrkande, åtminstone till dess de presterat någon mera nöjaktig bevisning. Ty ha reservanternas misstagit sig, så vore det väl ändå bra obilligt, att Riksdagen skulle gifva järnvägsstyrelsen en förebråelse, som järnvägsstyrelsen i så fall icke har förtjänat.

I slutet af sin reservation ha reservanternas för öfrigt upptagit något, som den sista ärade talaren äfven för sin del framhöll. Reservanternas framhålla nämligen, att den nuvarande materiel visat sig tillräcklig för att tillgodose det nu rådande transportbehofvet, och, tillägga reservanternas, »någon afsevärdare ökning af trafiken å statens järnvägar läser i hvarje fall icke kunna för närvarande påvisas». Men våga herrar reservanter verkligen påstå, att vi icke ett kommande år hafva att emotse afsevärd ökning af trafiken? Om de ej våga detta, måste de dock taga i betraktande, att vi ej böra vänta, till dess denna ökning inträdför att då först tillgodose de behof, som däraf framkallas, utan vi böra se till, att, när ökningen kommer, det finnes dragkraft och materiel att emottaga den.

Det är ju alldeles gifvet — det kan för öfrigt synas vara en bisak — att om man skulle här följa reservanternas och pruta ned detta redan förut tämligen låga anslag, så att statens järnvägar icke för nästa år skulle kunna anskaffa mer än ungefär

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)*

Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

3 lokomotiv, så måste det bli ganska bekymmersamt för de svenska verkstäder, som vant sig att hoppas få beställning därifrån. Jag kan ej underlåta att erinra därom, att jag tror — jag har kanske ej följt riksdagshandlingarna tillräckligt — men jag tror emellertid, att det ej var länge sedan denna kammare uttalade en önskan, att statens arbeten skulle så anordnas, att just i kristider desamma ej inskränktes. Nu gäller att praktiskt tillämpa denna princip, och då säger man: »Dessa arbetare och verkstäder hafva vi nu ingenting att gifva, ty här gäller att spara».

Men huru är det, på hvad ha herrar reservanter stödt sig, då de förklara, att den ifrågasatta anslagssumman är möjlig att inskränka? Jag har här i min hand ett aktstycke, hvars siffror icke kunnat vara obekanta för reservanterna — jag tror de publicerades i tidningarna dagen efter reservationens afgifvande, men jag förmodar likväl, att man inom utskottet icke haft svårt att få del af dessa siffror. Det är statens järnvägars sista kvartalsrapport, omfattande månaderna januari—mars. Af denna kvartalsrapport framgår, att inkomsterna under januari—mars, som år 1909 utgjorde 15,153,619: 46, år 1910 stigit till 16,694,884: 07, d. v. s. en ökning af 1,541,264: 61. Och går man till den sista månaden, som kvartalsrapporten omfattar, eller mars, så finner man, att denna stegring i trafiken fortfarande gör sig gällande, i det att siffran för mars månad 1909 visar ett belopp af 5,566,699: 79, men för 1910 af 6,273,679: 95, d. v. s. mars månad för i år har att uppvisa en ökning i inkomster af icke mindre än 706,980: 16. Och i anslutning till hvad jag på förmiddagen yttrade om den omtänksamma sparsamhet, som utöfvas af den nuvarande järnvägstyrelsen, skall jag be att få påpeka, att under det inkomsterna ökats med 706,980: 16, så har behållningen ökats med 756,815: 17, och detta därför, att trots denna ökade trafik ha utgifterna för mars minskats med 49,835: 01.

Jag tillåter mig därför vördsamt hemställa till kammaren, om icke kammaren här skulle vilja följa statsutskottets förslag. Den ökning, som begärts, är mycket ringa, och jag vill försäkra herrarna, att jag, så vidt det är mig möjligt, nog skall ha ögonen öppna och se till, om verkligen någon brist kan påvisas i fråga om materielens behöriga utnyttjande. Men om herrarna verkligen följa reservanterna, så kan man, oafsedt den svårighet för fabrikena och deras arbetare, som jag förut framhållit, befara, att vi åter igen få upplefva hvad direktör Simonsson erinrat om, att sedan man förut klandrat, att man ej tillräckligt utnyttjat materielen, så förebrår man regeringen och järnvägstyrelsen, att de ej haft förutseende att anskaffa tillräckligt antal rullande materiel.

Herr Persson i Stockholm: När motsvarande punkt till den, som nu föreligger, behandlades förra året, tillät jag mig göra

några anmärkningar mot det sätt, på hvilket järnvägsstyrelsen då vid ett par tillfällen användt de medel, som Riksdagen anslagit till rullande materiel. Och hvad särskildt lokomotiven beträffar, vände jag mig då mot en särskild typ, litt. S, och förklarade, att dessa lokomotiv tydligen voro konstruerade på ett sådant sätt och lede af sådana brister, att de ej kunde uppfylla det ändamål, för hvilket de voro gjorda. Detta påstående sökte man sedan från järnvägsstyrelsen i pressen vederlägga — i hvad mån man lyckades härutinnan, är jag ej den rätte att afgöra. Jag ber dock att få meddela, att den kritik, som då riktades mot dessa lokomotiv, nu visat sig så pass befogad, att lokomotiven för närvarande äro under förändring, ity att just de fel, som jag ifråga om dem påpekat, nu rättas, i det att vattentankarna, som voro för små, nu göras större.

Äfven i år skall jag tillåta mig framställa anmärkning mot 10 stycken andra lokomotiv, nämligen en typ litt. Y, hvilka tillkommo förra året och voro bestämda att gå för lättare tåg å sådana sträckor som Stockholm—Järna, — jag vill i öfrigt betona, att ifrågavarande lokomotiv äro vackra och modernt konstruerade med tillämpning af alla moderna tekniska uppfinningar. Men felet med dessa lokomotiv är detsamma, som gällde ifråga om S-loken, nämligen att de ej äro användbara för det ändamål, för hvilket de varit afsedda, att de ej kunna gå på de sträckor, som erfordras och för hvilka de varit bestämda. Då man ser detta — jag ber noga att få framhålla det, och jag tänker mig nog möjligheten af att man äfven nu kommer att söka kullslå de uppgifter jag kommit med — då man ser, säger jag, att dessa lokomotiv, litt. Y, såväl som S-loken ej fyllt sitt ändamål, blir man betänksam och frågar sig, om det verkligen är på sin plats att ytterligare bevilja anslag till lokomotiv isynnerhet och rullande materiel i allmänhet.

Här ha gjorts anmärkningar förut i kammaren i år mot järnvägsstyrelsen i långa banor, och det gläder mig, att de framkommit, ty de äro sannerligen af behovet påkallade. Dessa anmärkningar ha bland annat äfven afsett A-loken, om hvilka jag ej skall tillåta mig att nu yttra mig, ty en annan talare har redan angripit dem. Jag ber dock att få betona, att reparationskostnaderna för dessa lokomotiv varit synnerligen stora och att därför enligt min mening saken bör synas i sömmarna.

Jag skall nu söka med anledning af den reservation, som gjorts om afslag på visst belopp rörande auskaffning af nya lokomotiv, att här anföra några siffror, som enligt min mening bevisa, att denna reservation är fullkomligt berättigad, och att man nära nog kan påstå, att den fara icke förefinnes, som enligt herr civilministerns nyss gjorda uttalanden skulle uppstå, i händelse berörda anslag icke beviljades.

Genom studium af järnvägsstyrelsens berättelser har jag med

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts).*

Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

sakkunnigas hjälp tagit ut en del siffror, som jag vågar framföra i kammaren. Jag vill nämna, att det antal lokomotiv för *persontrafik*, som år 1908 fanns vid statens järnvägar, kan anses uppgå till sammanlagdt 305 stycken. Det antal timmar, som man skulle kunnat använda dessa lokomotiv, får man fram genom att multiplicera 365 dagar med dygnets 24 timmar och med 305 lokomotiv, hvilket utgör 2,671,800 timmar. Nå, hur många timmar användas dessa 305 lokomotiv i tjänstgöring? Jag har siffrorna antecknade för åren 1906, 1907 och 1908, och dessa siffror äro samtliga hämtade ur järnvägsstyrelsens egna berättelser, men jag skall inskränka mig till siffrorna under år 1908.

Det visar sig därvid, att dessa lokomotiv användas i egentlig tåg-tjänst sammanlagdt 355,760 timmar, i stationstjänst — d. v. s. när de stå på stationerna dels för att värma upp vagnar och dels i växeltjänst — 67,711 timmar och i reservtjänst — d. v. s. när de stå uppdade för att vid förefallande behof ersätta lokomotiv, som drabbats af en eller annan olycka ute på linjen — 250,978 timmar. Det är den egentliga tjänstgöring, som dessa lokomotiv hafva. Jag har emellertid uppdelat de timmar, som återstå, och det har därvid visat sig, att nämnda lokomotiv stått inne på reparation och revision sammanlagdt 412,152 timmar, samt att de stått inne under uppeldning m. m. sammanlagdt 293,896 timmar. Men därutöfver finnes ytterligare icke mindre än 1,291,303 timmar, då ifrågavarande lokomotiv icke varit använda hvarken i egentlig tåg-tjänst eller i stations-tjänst eller i reservtjänst eller stått inne på reparation eller revision eller under uppeldning. Nära nog halfva tiden af hela den tid, under hvilken dessa lokomotiv skulle kunnat användas, är att anse som disponibla timmar. Själfallet är, att åtskilliga timmar måste blifva disponibla, men det är icke ur vägen att påstå, att dessa timmar skulle kunna väsentligen förminska.

Delar man upp tjänstgöringstimmarna på 305 lokomotiv, så visar sig att de uppgå för hvarje lokomotiv till i tåg-tjänst, stationstjänst och reservtjänst sammanlagdt omkring 6 timmar per dygn, under hvilka lokomotiven stått på reparation eller revision eller under uppeldning eller fullständigt disponibla uppgå till omkring 18 timmar per dygn för hvarje lokomotiv. Detta synes mig vara siffror, som tala ett sådant språk, att näppeligen någon fara kan föreligga i att bifalla hvad reservanterna i detta fall yrkat.

Vi se sålunda, att, fastän lokomotiven skulle kunnat användas i uti rundt tal 2,670,000 timmar, hafva de blott användts i tåg-tjänst i 355,700 timmar och i reservtjänst 250,900 timmar. Det blir omkring 3 reservlokomotiv på 5 i gång varande lokomotiv. Sålunda stå 3 lokomotiv ständigt uppdade på stationerna — detta gäller lokomotiven för persontrafik icke för godstrafik — samtidigt som 5 äro i tåg-tjänst. Vi kunna icke, såsom herr

civilministern riktigt anmärkte, göra en jämförelse med förhållandena vid Bergslagsbanan, men skulle vi våga en jämförelse, så skulle vi finna, att där finnes endast 1 reservlokomotiv på 4 i gång varande.

Se vi vidare på reparations- och revisionstimmarna, så finna vi att de uppgå till öfver 412,000. Man kan icke förvåna sig öfver detta, när man tar i betraktande de reparationer, som få göras på grund af de anmärkningar, som framställts mot Atlanticlokomotiven. Jag vill icke absolut säga, att dessa äro felaktigt konstruerade, det förstår jag mig icke på, men på grund af de anmärkningar, som framställts mot S- och Y-lokomotiven, vågar jag påstå, att en del af de lokomotiv, som stå på reparation, icke skulle behöfva göra det, om icke felkonstruktion föreläggat.

Vidare erfordras vissa timmar för uppeldning af lokomotiven, 4 timmar för hvarje lokomotiv, som skall ut och gå. Jag kan icke underlåta att nämna, att när kungl. järnvägsstyrelsen i den punkt, som kommer efter denna och i hvilken min motion om anskaffande af lokomotiv för torfeldning behandlas, med sådan imponerande säkerhet uttalat, att vi för detta speciella fall icke hafva någonting att lära från utlandets stora verkstäder, så skulle det vara icke så betydelselöst, om järnvägsstyrelsen toge hänsyn till de speciella lärdomar angående uppeldning, som kunna hämtas från utlandet. Jag har redogörelser från amerikanska maskiningenjörer, som säga, att uppeldning i Amerika verkställs på så kort tid som 40 minuter. Själffallet är att för detta ändamål åtskilliga maskinella anordningar lämpligen kunde företagas. Jag tror, att det vore lika lätt för järnvägsstyrelsen att företaga sådana anordningar som det exempelvis förra året var att vidtaga anordningar vid Centralstationen med uppställande af värmeugnar, som visat sig praktiska, men hvarvid det anmärkningsvärda var, att de anordningarna vidtogos, utan att Riksdagen förut därtill beviljat medel; hvilket skedde först sedan.

Järnvägsstyrelsen gör sig skyldig till — jag kan icke hjälpa att jag måste säga det — nonchalans i synnerligen hög grad. Jag vill icke säga, att generaldirektören ensam bär skulden, ty på grund af det lilla jag haft tillfälle att följa med verksamheten vid statens järnvägar har jag kommit till den uppfattningen, att, om man också satte Gud Fader till generaldirektör, skulle han icke lyckas åstadkomma någon ordning i all den byråkrati och slentrian, som följer med sedan gammalt och som det vill ofantligt arbete och stora svårigheter att komma till rätta med, men själffallet är, att man behöfver komma till rätta därmed. Med fullt fog må dock riktas direkta anmärkningar mot den, som sitter närmast under generaldirektören, öfverdirektör Klemming. Det skulle vara godt för statens järnvägar, om han antog en mindre brysk ton, då framställningar inkomma,

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)*

Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

än han oftast gör. Det skulle statens järnvägar hafva gagn af, ty många goda uppslag hafva framkommit, som af honom afvisats med orden: det har ni icke med att göra, det behöfver ni icke lägga er i — uppslag från fackkunnigt håll, som icke bort afvisas så som skett. Jag har velat säga detta, ty det är allmänt kända saker, om hvilka det talas och som böra här påpekas. Skulden bör icke läggas på generaldirektören ensam, ty det är omöjligt för en man att i ett så stort verk göra allt, men mycket skulle kunna göras.

Jag vill nämna några siffror angående lokomotiven för *godstrafik*, ty jag anser, att dessa siffror äfven böra komma fram. Det står järnvägsstyrelsen fritt att bemöta dem, om den så vill; jag kommer gifvetvis att då ur järnvägsstyrelsens berättelser prestera bevis för riktigheten af dessa siffror.

Lokomotiven för godstrafik kunde år 1908 anses utgöra 344 stycken, och använder man samma räkneseätt, som jag gjorde i fråga om lokomotiven för persontrafik, kommer man till, att dessa lokomotiv skulle kunnat användas 2,934,600 timmar under år 1908. Nå, hur ställer sig användningen af dem? I verklig tåg tjänst användes de 417,067 timmar, i stationstjänst 211,520 timmar, i reservtjänst 164,876 timmar. De stodo på reparation och revision 474,576 timmar, och under uppeldning m. m. 298,764 timmar. Det återstår då disponibla icke mindre än 1,367,797 timmar.

Resultatet ställer sig, som synes, något gynnsammare i fråga om lokomotiven för godstrafik, än för persontrafiken, dels därför att procenten af verkliga tåg tjänsttimmar är större än för lokomotiven för persontrafik, hvilket är rätt naturligt, att den skall vara, dels ock därför att procenten af stationstjänsttimmar här är väsentligt högre, hvilket naturligtvis är fördelaktigt. Reservtjänsttimmarne äro däremot något förminskade till antalet. I sin helhet ställer sig sålunda resultatet bättre för lokomotiven för godstrafik än för lokomotiven för persontrafik.

Därmed är dock icke sagdt, att resultatet är tillfredsställande, ty när lokomotiv för godstrafik vid statens järnvägar gå så godt som natt och dag, och när vid de större stationerna lokomotiven hafva växeltjänst hela nätterna igenom, så är det verkligen för mycket att man af 2,934,000 timmar i rundt tal får icke mindre än nära nog hälften eller 1,367,000 timmar disponibla. De siffror jag har tillgängliga afse åren 1906, 1907 och 1908. De divergera något under dessa år, och 1908 var ett ej så dåligt år. Jag anser, att om man tagit 1909 års siffror, skulle resultatet blifvit ännu sämre. Jag kunde tagit siffrorna från år 1906 eller år 1907, som voro goda trafikår, men dessa siffror äro icke nämnvärdt gynnsammare. Också kan man icke utan vidare slå omkull de uppgifter, jag lämnat, genom att påstå, att de äro hämtade från ett för ändamålet ogynnsamt år.

Jag anser för mitt vidkommande, att det för statens järnvägar icke innebär någon risk, om vi nu följa reservanterna.

Herr civilministern anmärkte alldeles riktigt, att det icke är något bevis för att det finnes för många lokomotiv eller att det finnes tillräckligt många lokomotiv, därför att ett lokomotiv får börja eller sluta sin tjänstgöring på en viss punkt. Det är alldeles riktigt, att man icke kan hämta hvarje bevis därur, utan man måste se det hela sammanlagdt för att kunna draga de konsekvenser, som det hela kan gifva anledning till. Det är ett synnerligen krångligt arbete att sätta sig in i dessa saker på grund af det ytterst kuriösa bokföringssätt, som statens järnvägar har, hvilket snarast möjligt bör ändras, så att det blir mera öfverskådligt för en lekman, så att han icke behöfver studera ett helt års tid för att slutligen nödortfigt begripa sig på de olika siffror, som där finnas.

Nu finnes här dock en synpunkt till, som gör, att jag för min del ställt mig tveksam. Det är den synpunkt, som herr civilministern anförde, nämligen att verkstädernas arbetare vid nedåtgående konjunkturer — och ännu ha de icke börjat gå nämnvärdt upp, åtminstone icke inom verkstadsindustrien — behöfva arbete. Det förhåller sig så, att lokomotiv levereras från inhemska verkstäder, Atlas, Motala, Trollhättan och någon därtill. Själfallet är, att för dessa verkstäder, och då också för deras arbetare, det icke skall kännas så värst behagligt att veta, att det arbete, som de beräknat få, skall gå dem ur händerna. Men detta är också det enda skäl, såvidt jag kan se, som gör, att utskottets förslag är starkare än reservanternas. Alla andra skäl tala för reservanternas förslag. Det enda, som sålunda gjort mig tveksam, är frågan, huruvida man skall taga hänsyn till utanför statens järnvägar varande intresse på detta område.

Jag har velat framhålla dessa siffror för att kammaren skall — i den mån den sätter tro till mina uppgifter — få klart för sig, huruvida det är af behofvet påkalladt, att flera lok byggas, och för att bereda järnvägsstyrelsen tillfälle, därest den så finner för godt och lämpligt, att bemöta mina siffror. För min del är jag öfvertygad om, att dessa siffror äro i hufvudsak riktiga, och det är på dem, jag byggt det anförande, som jag haft.

Herr Lindblad: Herr talman! Då jag befinner mig bland reservanterna, så skall jag be att få angifva några af de skäl, som för mig varit de bestämmande.

Järnvägsstyrelsen har i sin skrifvelse till departementschefen anført följande: »Trafiken å statens järnvägar har under första hälften af år 1909 visat en, om ock svag, ökning i förhållande till den under motsvarande tid år 1908. De sedermera inträffade oroliga förhållandena inom industrien medförde naturligen en väsentlig minskning af rörelsen å statens järnvägar med ty åt-

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)*

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)*

följande minskning af inkomster. Statens järnvägars afkastning för år 1909 kommer till följd häraf att blifva ogynnsam. Under de rådande trafikförhållandena har den rullande materielen varit tillräcklig för transportbehovet. Då järnvägsstyrelsen det oaktadt hemställer om medel för anskaffning af ny rullande materiel, gör järnvägsstyrelsen denna hemställan under den öfvertygelsen, att ett afbrott i anskaffningen af sådan materiel icke skulle vara förenligt med klok förtänksamhet».

Det är alldeles uppenbart, att det icke varit reservanternas afsikt att omöjliggöra för statens järnvägar att befordra den transport af varor, som kan blifva nödvändig, men då järnvägsstyrelsen för närvarande anser sig ha tillräckligt med materiel och då man särskildt på afdelningen — i alla händelser gäller detta mig och de öfriga reservanterna — ansett, att den nuvarande lokomotivparken skulle bättre kunna utnyttjas, så ansågo reservanterna, att man skulle kunna minska något på anslaget till lokomotiv. Är det så, att det för närvarande finnes tillräckligt med materiel och således också med lokomotiv, så är det väl föga sannolikt, att under den närmaste tiden ett sådant uppsving skulle åstadkommas, att ett större antal nya sådana behövas.

Men det har varit ett annat skäl, som inverkat på mitt beslut i denna fråga. Detta skäl har jag icke hämtat från den kungl. propositionen rörande järnvägarnes behof af lokomotiv utan från en annan proposition, som äfven i dag föreligger till behandling och rörande hvilken statsutskottet afgifvit utlåtande, nämligen den om elektrifiering af banan Kiruna—Riksgränsen. Om Riksdagen, som jag hoppas, bifaller förslaget om Porjuskraftverkens anläggande, så skulle det 1912 blifva nödvändigt att anskaffa 11 lokomotiv för transport af malm från Kiruna till Luleå under den tid, som förflöte, till dess elektrifieringen af riksgränsbanan komme till stånd. Man skulle sålunda där få, från 1913 till 1914, 11 extralokomotiv, som, när banan blefve elektrifierad, kunde öfvergå till de öfriga bandelarne. De lokomotiv, som för närvarande gå på riksgränsbanan, skulle dessutom äfven de apteras för de öfriga järnvägarnes behof. Det blefve sålunda ett extra tillskott af lokomotiv, som skulle komma de öfriga banorna till godo genom Porjusverkens anläggning, och det förefaller mig därför, att, om man bestämde sig för att utvidga antalet långsammare, än Kungl. Maj:t föreslagit, man ändå skulle få tillräckligt med lokomotiv inom blott ett par tre år, eller när detta kraftverk blifvit färdigt. Detta har som sagdt varit en af anledningarna till att jag ansett, att en ökning af antalet lokomotiv icke borde försiggå i så raskt tempo, som Kungl. Maj:t begärt. Visserligen är det sant, att det begärts ett mindre anslag i år än föregående år. Men å andra sidan ha vi förut lidit brist på materiel, och det har då varit skäl för framställningar om större anslag än nu, då vi enligt järnvägsstyrelsens åsikt ha tillräck-

ligt med materiel för den nuvarande trafikens behof. Jag har sålunda icke kunnat finna annat, än att ett yrkande om minskning i antalet lokomotiv väl låter försvara sig, under förutsättning att man efter Porjuskraftverkets anläggning får disponera dessa nämnda extra lokomotiv. Anskaffar man däremot sådana i enlighet med hvad utskottet här föreslagit, så är det fara för, att vi få för mycket lokomotiv, när dessa extra lokomotiv komma till, och det förefaller mig icke vara nödvändigt under dessa tider.

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)*

Jag får bekänna, att den förklaring från järnvägshåll, som afgafs på afdelningen rörande lokomotivens utnyttjande, icke var på något sätt tillfredsställande. I detta fall delar jag den förste talarens uppfattning, att det ser ut, som skulle lokomotiven kunna utnyttjas mera. Nu gå lokomotiven endast till gränsen af distrikten. Detta gäller icke endast Malmö-lokomotiven, som stanna vid Katrineholm, där det distrikt, de tillhöra, slutar, utan också Göteborgs-lokomotiven, som stanna vid Hallsberg, där deras distrikt slutar. Lokomotiven gå sålunda icke utanför sina distrikt. Det synes mig, som skulle genom en ändring härutinnan ett bättre utnyttjande kunna äga rum.

Som sagdt, jag anser, att det nu är tillräckligt med materiel för transportens behof. Och när man icke nu kan tänka sig, att behovet skulle blifva större för den närmaste tiden, och då därtill kommer — hvilket jag tillåter mig att ytterligare betona — att, om Porjusverken blifva anlagda, vi få en del extra lokomotiv, som kunna gå in på de andra banorna och utfylla de behof, som möjligen kunna finnas, så förefaller det mig, som skulle det icke föreligga någon som helst fara i att bifalla reservanternas förslag. Det är ju här, hvilket jag åter betonar, icke meningen, att icke några lokomotiv skulle anskaffas, utan det är endast fråga om *minskning* i antalet.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservationen.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet grefve Hamilton: Ja, med anledning af den siste talarens anförande skall jag be att få påpeka, att såvidt jag förstår, skulle ett bifall till reservationen utmynna däri, att man icke skulle anskaffa mer än tre lokomotiv. Men nu säger den ärade talaren, att det kan man lugnt göra, ty man får ett öfverskott på lokomotiv, om Riksdagen bifaller, som han hoppas — och som äfven jag hoppas — förslaget om Porjuskraftverkens anläggning. Men dessa lokomotiv skulle icke blifva tillgängliga förrän 1914 eller 1915, och då hoppas jag, att tiderna skola vara sådana, att vi behöfva mycket mera lokomotiv än nu. Dessutom bör man komma ihåg, att med hänsyn till de dåliga tiderna har järnvägsstyrelsen prutat ned antalet till 15 lokomotiv. Detta kan man säga har skett äfven med hänsyn

Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

till, att man om några år får detta tillskott genom Porjusverkens anläggning. Jag tror icke, att detta kan anföras som skäl för afslag på det blygsamma antal, som här begärts.

Herr Wavriusky: Herr talman! Jag ber om ursäkt, att jag, innan jag kommer till den punkt, som det här är fråga om, yttrar mig om en sak, som omnämndes af herr civilministern på förmiddagen. Det är en hederssak för mig, det här gäller, hvarför jag anhåller, att kammaren med tålmod måtte höra på mig några minuter.

Herr civilministern riktade mot mig en skarp och sårande förebräelse, därför att jag i remissdebatten med angifvande af en bestämd summa sagt, att järnvägsstyrelsen öfverskridit den fastställda arfvodesstaten för 1908. Jag meddelade redan då vid remissdebatten i mitt anförande, att jag hade denna siffra från en af våra tidningar och att den syntes bestyrka, hvad jag i andra afseenden talade om. Emellertid har jag känt det som en plikt, då jag använt mig på god tro af denna siffra, att närmare undersöka, hur det förhåller sig med den, då den syntes främmande för herr statsrådet. Jag har därför använt några lediga timmar för att ur arfvodesstaten för 1908 — jag har en afskrift här i min hand — utplocka alla de siffror, som angifva summorna af aflöningar, kilometerpenningar, inkvartering och bränsle, beklädnad, sjukvård och begravningshjälp, reseersättningar och kosthåll. Med dessa siffror har jag jämfört uppgifterna rörande hvad som under 1908 för dessa ändamål *förbrukats*. Jag har då på mycket få hundratals kronor när kommit till det resultatet — det är ju en mängd siffror, som måst sammanföras, och den tid, som stått mig till buds har varit så kort, att jag icke kan angifva resultat på hvarje krona och öre — att den af mig angifna siffran varit fullständigt korrekt. Arfvodesstaten, hämtad ur den afskrift af kostnadsstaten för 1908, som ligger framför mig, uppgick till 29,827,000 kronor i rundt tal, men utgifterna belöpte sig, enligt årsberättelsen, till 31,067,279 kronor. Jag har velat åberopa detta därför, att jag icke ville, att det skulle synas kammaren, som om jag lättsinnigt använt siffror utan att göra klart för mig, om de behöfde korrigeras.

Jag vidhåller sålunda uppgiften i detta afseende.

I den nu föredragna punkten har statsutskottet med ledning af järnvägsstyrelsens förklaring bemött en del af de anmärkningar om lökomotivens anskaffning och utnyttjande, som jag gjorde i remissdebatten. Jag skall icke gå in på alla dessa saker, men några af dem måste jag här beröra, därför att de nära sluta sig till den fråga, som i dag skall afgöras. Utskottet säger: »Hvad först angår uttalandet, att Atlanticlokomotiven droge en i förhållande till anskaffningskostnaden opropotionerligt hög reparationskostnad, har man i järnvägsstyrelsen gjort gällande, att det ej är

riktigt att, åtminstone då det gäller att bevisa, att ett lokomotiv är felkonstrueradt, jämföra lokomotivets reparationskostnad med anskaffningskostnaden.» Ja, jag vågar, trots det, att jag icke kan stödja detta påstående på några särskilda fackinsikter, dock vidhålla den uppfattningen, att den jämförelse, som jag gjort genom att hänvisa till, att reparationskostnaden för dessa lokomotiv *efter omkring ett års användning* gick till 10 % af anskaffningskostnaden, är berättigad. *Då så stor reparationskostnad kräfts så kort tid, efter det att lokomotiven börjat användas*, då de äro så godt som nya, menar jag, att detta visar, att det måste vara något på tok med dessa lokomotiv. De stora reparationskostnaderna så kort tid efter anskaffningen tala ett tydligt språk i detta hänseende. Jag har också fått det meddelandet, att icke mindre än ett 20-tal vefaxlar förbrukats och fått utbytas under nämnda tid till en kostnad af 3,000 kronor hvardera, d. v. s. omkring 60,000 kronor ha på kort tid förbrukats på dessa nya lokomotiv endast för vefaxlar, som blifvit obrukbara genom bräckor. För denna kostnad skulle ett nytt lokomotiv kunnat anskaffas. Af omsorg om och för att vara säker på, att jag icke missförstått och missbrukat några uppgifter eller gått öfver min befogenhet genom påståendet om felkonstruktion, har jag vändt mig till fackmän, som, såvidt jag förstår, äro fullkomligt tillförlitliga, och begärt deras omdöme, och jag har då fått den åsikten bestyrkt, åt hvilken jag gifvit uttryck, att Atlanticlokomotiven i flera hänseenden äro dåligt konstruerade. Förutom hvad som gäller vefaxlarna, har man från sakkunnigt håll uppgifvit, att lokomotiven hafva benägenhet för varmgång särskildt hos de aktre s. k. trallhjuln. Dessa fel, som förorsakat ett stort antal tåggrubbningar, kunna ej afhjälpas utan betydande kostnader. Luftventilerna äro gjutna i stället för smidda, hvarför de gått sönder och förorsakat omkring 15 tåggrubbningar. Lokomotiven äro försedda med vacuumbroms i stället för ångbroms, ekrarna gå ofta sönder och måste svetsas ihop. För någon tid sedan svetsades ekrarna på ett hjulpar i Göteborg, och det kostade 800 kronor. Cylindrarna hafva gått sönder och måst utbytas, och sliderna äro otäta. Så har en fackman förklarat för mig. Jag kan därutinnan icke hafva något omdöme, jag har ju ingen erfarenhet därom och känner icke närmare till saken, men jag har ansett det vara nödvändigt att här återgifva dessa till mig inkomna upplysningar, för att de må kunna vederläggas, om de äro oriktiga, och jag får bära den förebråelse, som kan följa därmed, att jag utan annan säkerhet för uppgifternas riktighet än den, att de äro lämnade af en fackman, vågat anföra dem.

Järnvägsstyrelsen eller utskottet, som åberopat järnvägsstyrelsens yttrande, säger, att i stället för detta sätt att beräkna och uttrycka reparationskostnaden — i % af anskaffningskostnaden — skulle man gå så till väga, att man betraktade reparationskost-

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.*
(Forts.)

Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

naden i sammanhang med det af lokomotiven utförda transportarbetet — jag ber kammaren lägga märke till detta ord »transportarbetet» — och utskottet fortsätter: »och har man meddelat, att reparationskostnaden för Atlanticlokomotiven varit afsevärdt ringa. För lokomotiven i fråga hade nämligen enligt hvad sålunda upplysts reparationskostnaden pr 1,000 vagnaxelkilometer under år 1908 uppgått till 2 kronor 36 öre, under det motsvarande kostnad för den närmast föregående snälltågstypen vid statens järnvägar litt. Cc, hvilken ansetts vara en god typ, var 5 kronor 04 öre, och hade förhållandet mellan de båda lokomotivtypernas reparationskostnad under år 1909 visat sig vara ungefär det samma.»

Ja, jag skulle kunna misstänka, att statsutskottet har missförstått järnvägsstyrelsens förklaringar, eljest kan jag icke förstå sammanhanget häri, när det först återopas transportarbetet och sedan framhållas reparationskostnaderna *i förhållande till vagnaxelkilometer* för de båda typerna. Antalet vagnaxelkilometer är icke något uttryck, såsom jag förut i dag sagt, för transportarbetet, d. v. s. maskinens arbete med att transportera gods, passagerare och hela tåget. Om ett tåg rullar fram på sina axlar hur långt som helst, kan icke ensamt den *väglängd*, som tåget går, utgöra något mått på transportarbetet. Detta arbete växlar naturligtvis också med belastningen i hvarje fall med det motstånd, som skall öfvervinnas. Någon jämförelse mellan reparationskostnaderna och *transportarbetet* för de nämnda typerna har järnvägssyrelsen emellertid icke presterat och således icke heller ådagalagt, att reparationskostnaden för A-loken i förhållande till Cc-typen varit afsevärdt ringa, såsom det påstås.

Ju längre lokomotiven gå utan afbrott, desto fördelaktigare är det, *ju mindre ofta de behöfva afsläckas och tändas igen*, desto mindre påfrestas de. Då emellertid A-loken icke kunna användas eller åtminstone icke användas i den utsträckning, som man hade anledning att vänta, icke utnyttjas så, som de enligt min öfvertygelse borde utnyttjas, föranledes man också lätt att tro, att bland annat felkonstruktion, såsom det uppgifvits, ligger till grund härför.

Man kan ju invända, att det icke går för sig att utnyttja lokomotiven så mycket utöfver hvad man gör, och utskottet har efter järnvägsstyrelsen på ett ställe anført, att »skulle lokomotivparken hållas så knapp, att det af talaren uppgifna timtalet per lokomotiv t. ex. fördubblades, skulle det enligt hvad uppgifvits icke vara möjligt att vid tillfällen af större trafik tillströmning kunna fullgöra transportbehovet på rätt tid.»

Så långt har jag icke tänkt mig, att man skulle sträcka sig, som till timtalets *fördubbling*. Dock vill jag erinra om, att i den motion, som herr Fürst haft rörande riksgränsbanan, anfördes

från Baltimore- & Ohio-banan i Amerika, att lokomotiven där utnyttjas ända till 24 timmar per dygn.

Till stöd för mitt påstående, att icke nödig omsorg ägnas åt anskaffningen, vill jag anföra en händelse, som är alldeles färsk, och som vittnar om bristande uppmärksamhet från vederbörandes inom järnvägsstyrelsen sida. Helt nyligen hafva 3 stycken vefaxlar, beställda hos Friedrich Krupp i Essen, ankommit till Malmö, *vefaxlar af nickelstål, värda 2,900 kr. stycket.* På grund af *oriktig beställning ha de emellertid sådana mått, att de icke kunna användas till de hjulcentra de voro afsedda för.* De hafva måst sändas till Örebro, som jag förmodar, för att man där skall tillverka andra hjul till dessa felkonstruerade axlar och å andra sidan göra andra axlar till hjulen i de tre Kruppska vefaxlarnas ställe, så att de lokomotiv, för hvilka de voro afsedda, kunna komma till användning. Detta vittnar, enligt mitt förmenande, om, att vid konstruktioner och beställningar icke tillräcklig och nödig omsorg iakttages. Det är naturligt, att misstag kunna begås, och det är icke min mening att försöka påstå, att detta enstaka exempel är generellt. Jag lägger blott det ena till det andra för att därmed styrka riktigheten af det omdöme, som allmänt råder inom järnvägskretsar och utom dem, där man har kännedom om dessa förhållanden, att misstag inträffa alltför ofta för att icke kräva ett beaktande från Riksdagens sida, som kan leda till rättelse.

Men äfven med afseende på lokomotivens utnyttjande ber jag att få säga några ord. Jag ansluter mig fullkomligt till de uttalanden, som därom förut gjorts under öfverläggningen; för att icke onödigtvis förlänga debatten, skall jag icke ingå vidare därpå. Jag vill endast därtill lägga, att enligt min uppfattning den starka distriktsorganisationen medför, det hvarje distrikts förvaltning med en viss trångsynthet eller ensidig försiktighet att icke komma in på den andras område söker att ordna sig särskildt hvar och en för sig. Följden däraf blir, att hvarje distrikt nästan blir en liten järnvägsstyrelse för sig, som, såvidt jag kan förstå, samlar mera materiel och anskaffar större tjänstepersonal, än nödigt vore. Om ej felkonstruktion är en afgörande orsak, så är denna exklusivitet, som gör, att lokomotiven icke få gå öfver vederbörande distrikts gräns, förklaring nog till, att man icke kan utnyttja lokomotiven tillräckligt. Hur det bör ordnas är ganska svårt för oss, som nu kritisera, att anvisa, därtill fordras en utredning, som vi ej kunna åstadkomma. Men hvad jag menar, är, att det på goda skäl bör sättas i fråga, om icke anordningarna, i synnerhet vid persontrafiken, kunde ställas så, att lokomotiven, om också icke i »dubbel», dock i högre grad utnyttjades än hittills varit fallet. Innan man fått ett sakkunnigt svar, som ådagalägger, att så icke med fördel *kan* ske, så tillåter jag mig att säga: må järnvägsstyrelsen reda sig med de

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)*

Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

lokomotiv den nu har och på bästa sätt utnyttja de många typer, som stå till dess förfogande.

Hur går man till väga i Amerika, när man där anskaffar nya lokomotiv? Där beräknar man lokomotivens totala transportförmåga, afräknar för hvarje år af den tid, som de kunna beräknas att räcka, det transportarbete, som de utfört, samt afskrifver motsvarande värden. När sålunda lokomotivet utfört det beräknade arbetet, gått den beräknade tiden ut, så är lokomotivet betaldt och det utranteras. Man utnyttjar det så fort som möjligt för att i största möjliga utsträckning kunna tillgodogöra sig den tekniska utvecklingen genom nyanskaffning. Många typer medföra bland andra äfventyr den olägenheten, att det ständigt skall finnas en mängd olika reservdelar på förråd till att reparera dem med. Den järnväg i Amerika, jag särskildt känner till, har endast 6 typer, uppgjorda för olika slags transport, och de lokomotiv, som anskaffas, utnyttjas så strängt och så fort som möjligt, för att trafiken icke skall tyngas af föråldrade typer, hvilka hindra ett rationellt och ekonomiskt fördelaktigaste ordnande af järnvägsdriften i sin helhet.

Jag ber, herr talman, att på grund af hvad jag anfört få ansluta mig till reservationen och yrka bifall till densamma.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet greve Hamilton: Herr talman! En del af de anmärkningar, herr Wavrinsky nu framställt, är jag visserligen i tillfälle att kunna besvara genast, men den största delen af dem kan jag däremot icke besvara. Det är med dessa anmärkningar som med de flesta andra förut — och det är det, som förorsakat, att jag i dag fått taga upp dem i ett sammanhang: de ha angått tekniska frågor, som jag för ögonblicket icke känner till. De ha innehållit uppgifter, som jag icke kan kontrollera. Jag kan därför med anledning af herr Wavrinskys yttrande — ehuru det finnes anmärkningar, som jag skulle kunna mycket väl besvara redan nu — i detta afseende icke säga mer, än att jag lofvar herr Wavrinsky, att när hans anförande blifvit tryckt, skall det bli underkastadt en utförlig utredning, och denna utredning, det lofvar jag, skall bli på tillbörligt sätt offentliggjord. Mer kan jag icke säga.

I detta sammanhang och då jag nu har ordet, ber jag att få säga ännu en sak. I förmiddags var det en ärad talare, som ansåg, att det fanns många fel hos järnvägsstyrelsen. Och förmenar han, att felet låg egentligen däri, att öfverdirektörerna togos bort 1907. Den siste talaren sade, att felet egentligen var att finna hos de starka distriktsförvaltningarna. Jag var hvarken med i Riksdagen eller statsrådet, när denna omorganisation skedde, och jag har ännu icke bildat mig något själfständigt omdöme, om det verkligen var något missgrepp, som då begicks. Jag har i förmiddags framhållit åtskilligt, som synes mig tala för, att

järnvägsförvaltningen skött sig ganska väl, och jag hemställer till herrarne, om herrarne nu äro beredda att bryta stafven öfver denna omorganisations hufvudpunkter: borttagandet af öfverdirektörerna och stärkande af distriktsförvaltningarnas befogenhet. Skola vi icke dröja några år och se, hur det artar sig, innan vi rifva upp, hvad vi så nyligen gjort?

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)*

Herr Sjö: För mig synes det vara ganska vanskligt att såsom talaren före herr statsrådet gifva sig in på ett sådant område och så granska de frågor, som föreligga till afgörande, att man uttalar, hvad man anser om det och det lokomotivet, och hur det skött sig än här och än där på järnvägarna. Så långt har jag icke arbetat mig in i dessa frågor, det må jag erkänna. Må detta tillhöra fackmännen och måhända äfven dem, som icke varit fackmän, men som dock yttra sig efter att på sitt praktiska sätt ha sökt sätta sig in i frågan. Då skall man måhända kunna komma till ett sådant resultat, som de sakkunniga nu gjort, och därefter uttala sina önskemål i detta hänseende. Men hvad jag har hört och sett, det har varit, att man i vårt land behöfver fortskaffningsmedel, icke allenast lokomotiv, utan äfven vagnar, och jag erinrar mig mycket väl från slutet af 90-talet, då jag reste 3 år som statsrevisor, att det då var ganska svårt i detta afseende icke allenast för landtbrukare, utan äfven trävaruhandlare och äfven för dem, som behöfde forsla stenkol från hamnarna, och för dem, som behöfde forsla betor — ty det var i november månad. På flera ställen kommo disponenter och ägare till större etablissement och ville förmå statsrevisorerna att göra hvad de kunde för att skaffa dem fraktmedel, så att de kunde få frakta hvad de ville. De hade väntat vecka efter vecka för att få vagnar att frakta sina varor med, men de hade icke fått det. Sådana minnen har man från de åren. Jag vet mycket väl, att man sedan den tiden gjort hvad man kunnat för att anskaffa rullande materiel, såväl lokomotiv som vagnar. Men det är väl icke fullt tillräckligt för närvarande. Då nu regeringen är så varsam med att begära anslag för anskaffande af rullande materiel, som den varit i år, så beror det visserligen på en annan omständighet, som icke är berörd förut i afton, nämligen att till de järnvägar, som beslutats skola byggas, har järnvägsstyrelsen köpt lokomotiv och vagnar, och dem har man nu på redan trafikerade järnvägar för att sedermera putsa upp dem, så att, när de nya järnvägarna bli anlagda, man skall hafva både lokomotiven och vagnarna såsom nya. Annars hade man nog icke kunnat gå ned så långt, som man nu här gjort.

Jag nämnde, att det var i slutet af 90-talet, som denna stora brist på rullande materiel förefanns. Jag har skaffat mig en uppgift på, hvilka stora inhyrningar järnvägsstyrelsen då hade icke endast af vagnar, utan äfven lokomotiv. Det är nästan ett

Ångående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

fattigdomsbevis, att man skulle ha det så på den tiden. Vi hade under våra resor med oss generaldirektören, och han sade mig, att de fingo använda rubb och stubb af rullande materiel, men kunde ändå icke, oaktadt vi lånade så mycket vagnar, tillfredsställa behofven. Han var mycket ledsen och ängslig för att komma i dessa människors närhet, då han skulle bli ansatt för att skaffa dem sådana fraktmedel, att de kunde få frakta hvad de behöfde. Enligt de uppgifter jag förskaffat mig, utbetalades under åren 1897 till 1905 hyra för godsvagnar till

Ludewig & Lange, Berlin	kr. 1,076,513: 18
Deutsche Waggonleihanstalt, Köln	» 462,438: 30
Frakt för de utländska vagnarna till och från Malmö	» 7,251: 68
Rössels mekaniska verkstad	» 345,511: —
Arlöfs » »	» 150,857: 50
Kockums » »	» 2,142: —
Borås—Alfvesta järnväg	» 69,794: —
Vagnuthyrningsaktiebolaget, Stockholm	» 24,341: —
A. G. Andersson	» 13,700: —

De utgöra dessa fraktbelopp eller ersättningar för hyrd rullande materiel 2,152,548 kronor 66 öre. Därtill kommer, att det under 1898 förhyrdes järnvägslokomotiv för 16,752 kronor 21 öre, 1899 för 56,163 kronor 2 öre, 1900 för 116,214 kronor 91 öre och 1901 för 63,477 kronor 27 öre. Allt detta går nu till ett belopp af två och en half miljoner kronor för hyrda vagnar och lokomotiv dels från inlandet och dels från utlandet.

Jag tror fördenskull, att det är lyckligast och bäst för oss, om järnvägsstyrelsen i detta hänseende får försöka sig på att skaffa rullande materiel i så god tid och så lämpligt som möjligt, så att den hvarken rekvirerar för mycket eller för litet, utan blott så pass mycket, att vi icke bli strandsatta

Herr talman, jag kan fördenskull i detta fall icke annat än yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Fürst: Herr talman! För att styrka behofvet af nya lokomotiv anföres i statsverkspropositionen en tabell öfver antalet lokomotiv, person-, post- och fångvagnar, resgods- och godsvagnar lokomotivkilometer, vagnaxelkilometer och bruttotonkilometer under åren 1899—1908. Denna tabell återfinnes äfven i statsutskottets betänkande sidan 48. Nu är det ju så, att uppgiften på bruttotonkilometer utgör så att säga en uppgift på det verkliga arbete, som är utfördt, medan däremot uppgiften på nettotonkilometer utgör en uppgift på det utförda *nyttiga* arbetet, alltså det, som betalar sig. Jag har därför funnit det angeläget att få fram denna uppgift på nettotonkilometer och samtidigt en uppgift på

det afgiftsfria godset, som samma tid fraktats på statsjärnvägarna. För att emellertid göra det mera öfverskådligt har jag uträknat dessa siffror i procent, och jag har tagit alla dessa siffror från statens järnvägars egen statistik. Det framgår då, att från år 1903 till 1908, de enda år, för hvilka jag haft tillgängliga uppgifter, har ökningen i lokomotivantal varit 18,4 %, men under samma tid har bruttotonkilometerantalet stigit med 30,5 % och nettotonkilometerantalet med 27,2 %. I dessa nettotonkilometer är äfven det afgiftsfria godset inräknadt, men om man ser ensamt på det afgiftsfria godset, så har det under dessa år stigit med 43 %. Ser jag åter på tiden 1906—1908, så har ökningen i lokomotivantal varit 9,07 %, ökningen i bruttotonkilometer 16 %, medan ökningen i nettotonkilometer endast varit 6,4 %, och medan på samma gång det afgiftsfria godset ökats med ända till 33,3 %. Det framgår således häraf, att en hufvudsaklig del af ökningen i trafiken kommer på det afgiftsfria godset.

Nu sade herr statsrådet nyss, att man naturligtvis icke borde vänta, tills en sådan afsevärd ökning i trafiken ägt rum, så att det därigenom omöjliggjordes att med det nuvarande lokomotivantalet sköta denna trafik. Om man då ser på det antal lokomotiv, som Kungl. Maj:t nu begär, 15 stycken, så utgör det omkring 1,7 % af det totala antalet lokomotiv eller 830 stycken, som nu finnas — ja, det var 1908. För det minskade belopp, som reservanterna föreslå, skulle ju kunna byggas ett mindre antal nya lokomotiv, jag förutsätter cirka 10 stycken, och det skulle således motsvara ungefär 1,2 % ökning i lokomotivantalet. Å andra sidan har herr statsrådet visat på den stora ökning i trafiken, som i år ägt rum. Jag kan ju icke neka till, att den är mycket glädjande, men man kan väl icke hoppas på, att den skall fortsätta i samma grad. Ty den har ju en ganska naturlig orsak, denna stegring i trafiken. Under det föregående året med de dåliga konjunkturerna på varumarknaden var det få affärsmän, som vågade vidga sina lager, utan de sögo på sina gamla så mycket som möjligt. Men nu, då de bättre tiderna kommit, ha de återigen kunnat öka sina lager. Detta är den naturliga orsaken till den stora ökning i trafiken, som nu skett.

Jag kan icke underlåta att i sammanhang härmed säga några ord med anledning af det anförande, som herr statsrådet hade i morse, då han gjorde en framställning af statsbanetrafiken. Jag har icke kunnat undgå att finna, att herr statsrådet då lade mera an på att visa den förbättring, som inträdt 1909 emot 1908, än han lade an på att framställa själfva järnvägstrafikens ekonomi och ekonomiska bärighet. Nu torde det vara så, att det varit många orsaker, som medverkat till, att en förbättring inträdt under år 1909. Jag har ju redan erkänt, och jag vill göra det än en gång, att jag har den största aktning för den nuvarande generaldirektören, och jag erkänner till fullo, att han både genom

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.*
(Forts.)

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)*

intresse och förmåga sökt åstadkomma en minskning i trafik-
utgifterna. Men en bidragande orsak till, att trafikutgifterna
voro så mycket mindre 1909, har väl ändå varit den starka
minskningen i trafiken särskildt under den tid, den stora lock-
outen och strejken pågingo. Man ser detta af den statistik, som
järnvägsstyrelsen utgifvit i sammandrag, och af hvilken det fram-
går, att det under år 1909 gjorts en besparing i underhåll af
underbyggnad af omkring 600,000 kronor och i reparationer af
lokomotiv på icke mindre än 421,000 kronor, och dessutom har
det gjorts afsevärda besparingar i stenkol. Detta visar, att här-
vidlag minskningen i trafiken spelat en ganska stor roll.

Jag har emellertid icke ansett mig böra nöja mig härmed,
utan jag har gått något längre. När herr statsrådet i morse
gjorde en jämförelse mellan statsbanornas och samtliga enskilda
järnvägars ekonomi, så bör det icke vara förmätet, om jag i
detta afseende gör en jämförelse mellan statsbanorna och de
enskilda bredspåriga järnvägarna, sålunda icke en enda af dem,
t. ex. Bergslagsbanan, där det möjligen kunde vara mera gynn-
samma förhållanden. Om vi se på alla Sveriges enskilda järn-
vägar såsom enhet, kan det nämligen icke förnekas, att det inom
dessa liksom vid statsbanorna finnes bandelar, som icke utgöra
goda trafikleder ur ekonomisk synpunkt, utan mera äro byggda
för nyttans skull. Jag har vidare såsom en enhet tagit Bergslags-
banan, Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg och Gefle—
Dala järnväg. Uppgifterna äro från 1906, hvilket är det sista
år, som den officiella statistiken afhandlar dessa förhållanden.
Det framgår af denna, att antalet lokomotiv är vid statens järn-
vägar 761, vid samtliga enskilda järnvägar 630 och vid de tre
enskilda bredspåriga järnvägar, jag tagit ut, 140. Lokomotivens
vikt var i medeltal vid statsbanorna 45 ton, vid samtliga enskilda
33 ton och vid de tre banförvaltningarna 40 ton. Jag har tagit
med lokomotivens vikt, därför att jag icke anser det vara riktigt
att till utgångspunkt taga blott antalet och räkna arbetet per
stycke lokomotiv, då ju statens lokomotiv äro större och därför
kunna utföra ett större arbete per styck. Ser man då på kilo-
metertalet per år och lokomotiv, så finner man, att för stats-
järnvägarna är medeltalet 32,000, för samtliga enskilda 35,000
och för de tre banförvaltningarna 40,000 kilometer per lokomotiv.
Går jag så öfver till det arbete, som är utfördt af lokomotiven,
och anger det i tusen bruttotonkilometer per lokomotivton, så är
detta vid statsbanorna 176, vid samtliga enskilda 174 och vid
de tre banförvaltningarna 205. Går jag därefter öfver till netto-
tonkilometertalet, d. v. s. det nyttiga arbetet, så är det vid statens
banor 39,5, vid samtliga enskilda 40,8 och vid de tre banförvalt-
ningarna 49,1. Det synes sålunda af detta, att statsbanornas
lokomotiv i nyttigt arbete utträta endast 96,8 procent af hvad
lokomotiven vid samtliga enskilda järnvägar och endast 80 procent

af hvad de tre större enskilda banförvaltningarnas lokomotiv utföra.

Jag kan icke heller underlåta att i detta sammanhang framhålla, att det förefallit mig, som om statsbanorna fordrade för sin drift ett betydligt större antal reservlokomotiv, än i vanliga fall de enskilda banorna göra. Jag har slutit mig därtill af hvad som framgår af den kungliga propositionen rörande elektrifiering af riksgränsbanan. Där räknar järnvägsstyrelsen vid ångdrift med ett maximiantal tåg pr dag af 16 stycken och anser, att för dessa malmtåg skulle erfordras 36 lokomotiv, däraf 16 lokomotiv litt. R. och 20 litt. Ma. Om jag nu antager, att dessa lokomotiv skulle användas så, att Ma-lokomotiven skulle framföra tågen på den mindre svåra vägen från Kiruna till Stenbacken och R-lokomotiven från Stenbacken och till Riksgränsen, så skulle, då dessa afstånd äro det ena 61 och det andra 68 kilometer, hvardera lokomotivet kunna gå åtminstone 3 turer per dygn eller sammanlagdt 204 kilometer. Det skulle då erfordras 10 lokomotiv af hvardera typen för att uppehålla den maximaldrift, som järnvägsstyrelsen beräknat. I reserv skulle sålunda återstå 6 lokomotiv af litt. R. och 8 lokomotiv af litt. Ma eller 60 % af litt. R. och 66 % af litt. Ma. Jag har då fråndragit 2 lokomotiv af litt. Ma för växlingstjänst. Jag vill också tillägga, att utöfver det lokomotivantal, som här angifvits, beräknats ytterligare 6 stycken för persontrafiken.

På grund af hvad jag anfört, kan jag, herr talman, icke annat än tillstyrka bifall till reservanternas förslag.

Herr Ekman i Mo gård: Herr talman! Innan denna debatt afslutas, anhåller jag att, på grund af hvad ett par talare anfört, få yttra några ord.

Jag ber då att först få vända mig mot herr statsrådet och chefen för civildepartementet och säga, med anledning af hvad han yttrade, att det naturligtvis icke är lätt för den, som icke är sakkunnig på området, att uttala sig om möjligheten af att utnyttja statens järnvägars lokomotiv på det mest effektiva sätt. Herr statsrådet förklarade, att han icke ville tillerkänna sig någon sakkunskap på detta område. Så är naturligtvis också förhållandet med mig. Men jag undrar, om icke såväl herr statsrådet som jag hämtat de uppgifter, som vi anfört här i debatten, från alldeles samma sakkunniga håll, nämligen kungl. järnvägsstyrelsen. Jag ber nämligen att få fästa kammarens uppmärksamhet på, att de uppgifter, som jag här framdrog och som jag sedan tillät mig att en smula kritisera, uteslutande varit uppgifter, som lämnats af den person, som å järnvägsstyrelsens vägnar tillstädeskom i statsutskottets afdelning, och den promemoria, som jag omnämnde, men som herr statsrådet sade sig icke äga kännedom om, tillerkände jag icke någon större betydelse, utan jag sade, att den i

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)*

Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

vissa afseenden var felaktig och sålunda åberopade jag den icke; jag endast omnämnde den för att förklara orsaken till det från järnvägsstyrelsehåll aflämnade utlåtandet.

Hvad nu beträffar hvad herr statsrådet i öfrigt nämnde om de olika lokomotiven — herr statsrådet påpekade, att det behöfdes olika lokomotiv för den oändligt skiftande tjänsten vid statens järnvägar, det behöfdes reservlokomotiv, lokomotiv för att förstärka dragkraften, lokomotiv för extratåg och lokomotiv för hvad jag skulle vilja kalla säsongarbete, t. ex. bettransport och dylikt — så ber jag att häremot få framhålla, att det exempel, som jag anförde, gällde ett snälltågslokomotiv, alltså ett lokomotiv, som ständigt kunde gå i samma ordinarie, regelbundna trafik, och det var detta exempel, som fanns på den grafiska framställning, som jag visade. Det är säkerligen, som jag tillät mig nämna, det gynnsammaste exempel, som kunnat framläggas för utskottets afdelning, och detta oaktadt har det icke visat sig så gynnsamt, att man kunnat underlåta att ställa sig undrande och spörjande inför frågan, huruvida icke lokomotivparken skulle kunna på ett intensivare sätt utnyttjas.

Herr statsrådet sade, att han från personer vid enskilda järnvägar, således från fackmän, som stodo utanför järnvägsstyrelsen, och från andra håll fått det svaret, att man icke kunde gilla reservanternas framställning i frågan. Och jag får väl tolka detta så, att de å andra sidan gillat järnvägsstyrelsens uppfattning. Häremot ber jag att få säga, att också jag talat med en del fackmän på detta område, men de ha icke svarat som herr statsrådet sade, att hans meddelare svarat, nämligen: var så god och använd mitt svar huru som helst och åberopa gärna mig. Så ha de icke svarat, utan de ha sagt: jag vill gärna tala om en del saker, men för all del åberopa icke mig, ty då kan jag få en del obehag. Detta ansluter sig ju ock till hvad som sades i dag på förmiddagen. Det kan hända, att man icke säger allt, som man skulle vilja säga, när man vet, att det drages inför offentligheten. Emellertid är det nog alldeles riktigt hvad herr statsrådet åberopade, att en af de sakkunnige skulle ha sagt, nämligen att det icke finnes samma möjligheter vid statens järnvägar att utnyttja lokomotiven som vid de enskilda järnvägarna. Detta har jag icke velat bestrida, men hvad vi velat påstå är, att det bör finnas möjlighet att bättre än som nu sker utnyttja statens järnvägars lokomotivpark.

Emellertid gaf herr statsrådet det erkännandet, att åtminstone någon af de uppgifter, som lämnats från järnvägsbåll, icke var af den beskaffenhet, att man kunde gifva det sitt fulla erkännande, och jag vågar tro, att en mycket ingående granskning af förhållandena kanske skulle gifva vid handen, att äfven på andra områden en liknande uppfattning skulle kunna göra sig gällande. Jag vågar hoppas, att, hvad resultatet än må blifva

i denna kammare, en synnerligen noggrann pröfning dock måtte från sakkunnigt håll komma att inledas för att undersöka, huruvida icke statens järnvägars lokomotivpark kunde utnyttjas på ett effektivare sätt, än som nu sker.

Herr statsrådet yttrade, att det kunde hända, att verkstäderna finge mindre arbete. Det är gifvet, att så skulle blifva fallet genom ett bifall till reservationen. Men jag tillåter mig ändå fråga: Är det uteslutande afsikten, att vi skola bevilja dessa medel för att gifva verkstäderna arbete? Afsikten är väl, att, om detta behof skulle föreligga för statens järnvägar, det måtte fyllas på ett sådant sätt, att därigenom de inhemska verkstäderna erhålla arbete. Jag lär väl icke kunna vända om detta och säga, att saken i främsta rummet gäller att gifva de svenska verkstäderna arbete och att man därför bör beställa lokomotiv för statens järnvägar, vare sig sådant behöfves eller icke. Och vidare tillåter jag mig att erinra om hvad herr Lindblad citerade, hvilket jag också påpekade i mitt första anförande, att järnvägsstyrelsen erkänt, att något behof för närvarande icke föreligger, men att järnvägsstyrelsen funnit det välbetänkt att redan nu med hänsyn till framtiden göra denna framställning.

Medan jag talar om dessa frågor, så skall jag be att få beröra ett par förhållanden, som jag förbisåg i mitt första anförande. Jag har nämligen särskildt anledning att tro, att efter hvad som nu förekommit, skall man hädanefter finna det lämpligare att föra uppgifterna om lokomotiven på sådant sätt, att det endast lämnas upplysning om deras effektiva arbete och de kilometertal, de tillryggalagt, men icke så, att man kan se, huru lång tid de varit i tjänst och huru länge de stått stilla eller huru lång tid som åtgått för reparationer, rengöring, spolning och dylikt. Om ett dylikt system genomföres, så borttages från Riksdagen och andra, som vilja ha del af, huru lokomotivparken användes, möjligheten att få veta, huru länge lokomotiven stått stilla; man får veta, huru många kilometer de gått, men huru lång tid de icke användts kommer man för framtiden icke att kunna se. Jag vågar därför, på samma gång jag uttrycker den åsikten, att det kan vara en god komplettering att få veta äfven detta andra, uttala den förhoppningen, att man äfven framdeles måtte göra beräkningar angående tiden för lokomotivens användning.

Herr Sjö talade om hvad jag i mitt första anförande sökte bemöta, nämligen risken för trafikanterna, att deras behof icke skulle blifva tillräckligt tillgodosedda, och herr Sjö pekade på förhållandena på 1890-talet och meddelade därom fruktansvärda siffror om den hyra, som statens järnvägar utbetalade för rullande materiel. Jag ber emellertid att få fästa uppmärksamheten på, hvilket kanske icke alla fingo klart för sig af herr Sjös anförande, att den fruktansvärdaste siffran — den, som gick upp till

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.*

(Forts)

Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

2,152,548 kronor 66 öre, vill jag minnas, att det var — uteslutande gällde hyran beträffande vagnar, och i den del af den rullande materielen, som rör vagnar, är här icke föreslagen någon inskränkning. Hyran beträffande lokomotiv under den tid, som herr Sjö uppgaf, uppgick till någonting mellan 200,000 à 300,000 kronor, som sålunda är en ganska blygsam siffra. Men, som jag sade i mitt första anförande, jag har den bestämda öfvertygelsen, att något sådant icke kommer att upprepas. Men jag har också den uppfattningen, att, om herrarna följa reservanternas, det skall visa sig, att, med ett intensivare utnyttjande af den redan befintliga lokomotivparken, trafikbehovet bör kunna tillgodoses.

Herr statsrådet frågade: våga herrarne påstå, att vi under de närmaste åren icke ha att motse en ökning af trafiken? Nej, det våga vi icke påstå. Men vi våga hålla oss till hvad järnvägsstyrelsen sagt om det nuvarande behovet och anse, att genom ett intensivare utnyttjande af lokomotivparken äfven de närmaste årens behof skall kunna tillgodoses.

Herr talman! Jag vidhåller mitt yrkande om bifall till reservationen.

Härmed var öfverläggningen slutad. I öfverensstämmelse med de därunder gjorda yrkandena framställde herr talmannen propositioner först på bifall till utskottets hemställan och vidare på bifall till den af herr Wiklund m. fl. vid momentet fogade reservationen; och fann herr talmannen den förstnämnda propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl, i anledning hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs följande omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 9), mom. a) af utskottets förevarande utlåtande nr 74, röstar

Ja;

Den, det vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit den vid berörda moment af herr Wiklund m. fl. fogade reservationen.

Voteringen utvisade 84 ja, men 104 nej, hvadan kammaren bifallit den vid momentet af herr Wiklund m. fl. afgifna reservationen.

Mom. b) föredrogs härpå; och yttrade därvid

Herr Persson i Stockholm: Herr talman, mina herrar! Jag skall blott anföra några få synpunkter angående orsakerna till, att jag väckt motion i detta ämne, och jag skall då i sammanhang därmed något litet belysa utskottets utlåtande.

Torffrågan är onekligen en af de mest viktiga ekonomiska spörsmål, vi ha här i landet. Dels för att i någon mån söka medverka till att denna fråga slutligen blir löst, dels och framför allt för att densamma skall blifva löst så, att ett stort antal arbetare därigenom skola kunna beredas sysselsättning här i landet, har jag ansett mig böra göra något för att om möjligt få fram torfeldningsspörsmålet längre, än hvad som hittills lyckats blifva fallet.

I min motion anför jag något litet om torffrågans behandling vid föregående tillfällen, då den varit före här i Riksdagen, och denna behandling har ju varit synnerligen omfattande, enär frågan är särdeles gammal. Jag har äfven sökt anföra de skäl, som synas mig tala för, att frågan drifves fram.

Om man granskar hvad järnvägsstyrelsen vid olika tillfällen sagt om torfeldning af lokomotiv, vill det af järnvägsstyrelsens utredning synas, som om frågan redan för flera år sedan blifvit löst. År 1903 ingaf nämligen järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t en rapport, hvori det bland annat heter: »De kostnadsberäkningar, som vid försöken blifvit gjorda, synas ådagalägga, att eldning med torf, såväl enbart som i blandning med annat bränsle, ställer sig ungefär lika billigt som eldning med engelska stenkol. — Det konstaterades, att med användande af synnerligen god torf så tunga tåg kunde framföras, som lokomotivens maskineri öfver hufvud tillät. — Resultatet af dessa försök (med torfblandning) var mycket tillfredsställande. Eldningen sköttes af en man. — Försöken med torfeldning hafva således gifvit ett i det hela gynnsamt resultat.»

Så uttalade sig järnvägsstyrelsen år 1903. År 1904 skref järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t om samma sak ytterligare följande:

»De tidigare vunna gynnsamma resultaten af torfeldningsförsök å godstågslokomotiv ha bekräftats.»

Med detta skulle ju saken vara klar, men det visar sig emellertid, att järnvägsstyrelsen efteråt kommit till ett annat resultat. När så blef fallet, utspann sig en synnerligen lång polemik mellan järnvägsstyrelsen och torfvännerna här i landet, hvilken polemik eller utredning, om man så vill kalla det, varit laddad med en mängd af siffror, som det är synnerligen svårt för en lekman att sätta sig in uti. Hvad som däremot synes för enhver vara rätt uppenbart, när man med intresse följt frågan, är, att några verkliga *rationella försök* att profva torfväns möjlighet såsom lokomotivbränsle nätt opp icke gjorts. Man har experimenterat med ändrade *stenkolslokomotiv*, och därvid har man kommit till det

Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.*
(Forts.)

resultat, att torfven vore olämplig och att det stälde sig vissa procent dyrare att elda med sådan än med stenkol, men med något särskildt för ändamålet konstrueradt lokomotiv har man icke gjort försök, och det ligger då nära till hands att resonera som så, att man borde söka anskaffa ett dylikt lokomotiv för att experimentera ut denna sak och på det sättet få den slutgiltigt afgjord. Jag tillåter mig att hänvisa till det resonemang därom, som jag fört i min reservation. Vid utskottets behandling af frågan gjordes af en ledamot förfrågan om, huruvida jag kunde anskaffa några papper från firmor, som kunde tillverka torflokotiv och som vore villiga att lämna vissa garantier. Jag anskaffade då hos en person här i Stockholm, en f. d. statens torfingenjör, vissa priskuranter, som af statsutskottet sedan remitterades till järnvägsstyrelsen för att få dess utlåtande om saken. Med detta utlåtande af järnvägsstyrelsen har statsutskottet låtit sig nöja och yrkat afslag å motionen. Hvad innehåller då järnvägsstyrelsens ifrågavarande utlåtande? Jo, kort och godt ett afstyrkande af förslaget med åberopande af i hufvudsak följande fyra skäl: 1:o) att de ifrågasatta firmorna ej ha lämnat sådan garanti, som järnvägsstyrelsen kan godkänna; 2:o) att de förelagda ritningarna till torflokotiv visa felkonstruktion; 3:o) att på dessa lokomotiv skulle behövas icke blott en, utan minst två stycken eldare; samt 4:o) att järnvägsstyrelsen själf har större erfarenhet i fråga om dessa saker än utländska lokomotivfirmor. Bemötandet från järnvägsstyrelsen är hållet i synnerligen snäf och kort form, så att om man icke hade reda på, huru järnvägsstyrelsen stundom brukar lämna utredningar och utlåtanden, skulle man helt visst känna sig imponerad. Men med tanke på det utlåtande, som järnvägsstyrelsen lämnat i den nyss förut här behandlade frågan och med de uttalanden och jämförelser med mjölkflaskor och lokomotiv, som där gjorts, får man icke känna sig alltför imponerad af det utlåtande, som utskottet i denna punkt lämnat.

Hvad garantierna beträffar synes det mig vara litet oförsiktigt af kungliga järnvägsstyrelsen att på så sätt som skett tala om garantier, ty när järnvägsstyrelsen begär anslag här i Riksdagen för vissa ändamål, hvad lämnar den då för garantier för att ett ekonomiskt resultat kan vinnas? Jag vill på tal härom erinra om, när järnvägsstyrelsen för några år sedan begärde anslag för anläggande af en försöksanstalt för brickettering af svenska kol i Elmhult; då förespeglades Riksdagen stora resultat, och Riksdagen beviljade äfven medel. Dåvarande generaldirektören garanterade, att det skulle ställa sig lika billigt som med engelska stenkol. Detta anslag å 100,000 kronor kom äfven till användning, fabrikena kommo till stånd, men så efter några år kom en ny generaldirektör i spetsen för järnvägsstyrelsen, och han förklarade helt enkelt fabriken odugliga, och därpå nedlades fabri-

kationen och öfver 100,000 kronor voro bortkastade. Vi känna ju alla till från en proposition, som förelagat i år, hurusom järnvägsstyrelsen beräknat anläggningskostnaderna för Bohuslänsbanan till bortåt 15,000,000 kronor, men vi se nu, hurusom denna bana kostar öfver 20,000,000 kronor. Man kan således sannerligen icke sätta så stor tillit till de garantier, som järnvägsstyrelsen lämnar.

Vidare talade järnvägsstyrelsen om, att de ritningar å torflokotiv, som företetts, visa, att lokotiven äro felkonstruerade. Detta påstående tål dock att närmare skärskådas. Det visar nämligen, att i Amerika har samma firma som lämnat dessa ritningar, för en järnväg därstädes byggt lokotiv, som visserligen icke eldas med torf, men med så mindrevärdigt bränsle, att ångbildningsförmågan per kilogram bränsle blott uppgår till 3,5 kilogram.

Enligt järnvägsstyrelsens utredning är torfvens ångbildningsförmåga 3,8 kilogram per kilogram bränsle. Häraf framgår sålunda, att torfvens ångbildningsförmåga är något större än motsvarande förmåga hos det bränsle, hvarmed de amerikanska lokotiven eldas. Det är ett faktum, enligt hvad som framgått vid förhandlingarna vid amerikanska järnvägsmaskiningeniörernas möte den 4 juli 1908, att ifrågavarande firma, nämligen Baldvin och Kemp., för en viss järnväg hade konstruerat och byggt ej mindre än 67 stycken maskiner, afsedda för dylikt mindrevärdigt bränsle. Mötet säger härom, att de visat tillfredsställande resultat. Dessa lokotiv hade dragit tågsätt å sammanlagdt 2,200 tons vikt, medan våra malmtåg t. ex. icke representera mera än 1,500 ton. Af denna redogörelse framgår, att dessa lokotivs dragförmåga är minst lika stark som våra nuvarande malmtågslokotiv, som eldas med stenkol.

Hvad vidare beträffar talet om att det ovillkorligen skulle behövas två eldare å hvarje torflokotiv, finnes i samma redogörelse omtaladt, att på den ifrågavarande järnvägen tjänstgjort blott en eldare och en maskinist å hvarje lokotiv med en arbetstid af 4 timmar i sträck utan att de blifvit öfveransträngda af tjänstgöringen.

Här hafva i dag af civilministern vid en föregående punkt åberopats uppgifter af sakkunnige. Äfven jag har att åberopa uppgift af en sakkunnig angående denna fråga, i det jag från en utbildad teknisk ingenjör, bekant med amerikanska förhållanden, erhållit en skiifvelse. Jag skall göra ett kort utdrag ur densamma till den kraft och verkan det hafva kan. Han skriver: »Det är min öfvertygelse, att den amerikanska firman Baldvin och Komp. skall med största nöje och tillmötesgående skriva under en garanti-förbindelse för torfeldning af samma värde som den af allmänna svenska elektriska bolaget underskrifna rörande strömförbrukning å riksgränsbanan.» — Kungl. järnvägsstyrelsen säger vidare, att

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.*
(Forts.)

Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.
(Forts.)

den amerikanska firman saknar erfarenhet rörande konstruktion af lokomotiv för torfeldning och att den aldrig konstruerat ett dylikt lokomotiv. Må vara, att denna uppgift kan vara riktig. Men låt oss förändra benämningen *torf* till *låggradigt bränsle*, så är jag öfvertygad om, att järnvägsstyrelsen tar tillbaka. För att närmare belysa benämningen låggradigt bränsle, så låtom oss som grund härför lägga den mängd ånga, som kan erhållas af ett kilogram bränsle. — De olika bränslen, som användas för lokomotiv, kunna graderas sålunda: 1) 1 kg. bituminösa kol kan försätta i ångform till ett visst tryck 6 à 7 kg. vatten; 2) 1 kg. semibituminösa kol kan försätta i ångform till ett visst tryck 3,5 à 5,5 kg. vatten; 3) 1 kg. lignitkol kan försätta i ångform till ett visst tryck 4 à 5 kg. vatten; 4) 1 kg. torf och liknande låggradigt bränsle kan försätta i ångform till ett visst tryck 3,5 à 3,8 kg. vatten. — Om nu en firma som Balåvin och Komp. har konstruerat och tillverkat under de senare åren lokomotiv afsedda för eldning med så låggradigt bränsle som sådana, hvilka kunna evaporera blott 3,5 kg. vatten per kg. bränsle, så skulle man väl få antaga, att firmans erbjudande att konstruera och tillverka dylika för bränslen, som har *större* evaporationsförmåga, får tillmätas något exakt värde och ej som af järnvägsstyrelsen förklaras värdelös. — För att bestyrka mitt påstående om firmans konstruktioner af lokomotiv för ett bränsle med mindre evaporationförmåga än den, vår torf besitter, så uppgifves i förhandlingarna från amerikanska banornas maskiningenjörsförening för år 1908, att vid Great Northern-banan användes för af Baldwin och Komp. konstruerade lokomotiv enligt Mallet-typen som bränsle semibituminösa kol med en evaporationsförmåga om 3,5 kg. ånga per 1 kg. kol. — Se sid. 240 i förhandlingarne. Å samma sida upplyses, att tågvikterna uppgå till 2,200 ton. — Järnvägsstyrelsen har fäst sig vid att firman å sin konstruktionsritning visat en låg fyrbox med stor rostyta och antagit, att på densamma skall hållas en *tunn* fyr. Denna konstruktion bevisar, säger styrelsen, att firman saknar all erfarenhet vid eldning af torf. Järnvägsstyrelsen förklarar, att *den* sitter inne med en större erfarenhet från torfeldningen under åren 1903—1907 å en del bansträckor. Det har 1910 blifvit klart för järnvägsstyrelsen, att *fyren skall vara tjock* för att vinna ett godt resultat, och den säger sig se'n ämna konstruera ett lokomotiv för torfeldning. År 1903 meddelades af järnvägsstyrelsens sakkunnige ingenjör v. Friesen följande (se 1903 års riksdagsskrifvelse): »Man kan och måste hålla fyren ganska tjock, utan att behöfva riskera, att förbränningen blir långsam.» Det är på grund af detta år 1903 gjorda uttalande, som järnvägsstyrelsen stöder sina blifvande konstruktioner af lokomotiv för torfeldning. De under åren 1903—1907 företagna försöken med torfeldning gjordes å lokomotiv med pannor, konstruerade för *prima engelska stenkol*, således med pannor, konstru-

erade för ett bränsle med en högsta grad af evaporationsförmåga. Med andra ord, järnvägsstyrelsens stora erfarenhet beror på de resultat, som vunnits af att i ett lokomotiv, konstrueradt för prima engelska stenkol, kasta in torf. — Tänk hur enkelt, tänk hvilken rik erfarenhet i konstruktivt afseende.

Jag behöfver icke anföra mera ur skrifvelsen, hvilken, såvidt jag kan finna, på ett sakkunnigt sätt bemöter den kritik, som järnvägsstyrelsen ansett sig böra rikta mot de handlingar, som af statsutskottet inlämnades till densamma. Och då järnvägsstyrelsen nämner, att den i fråga om konstruktion af lokomotiv besitter större erfarenhet än den nämnda stora amerikanska firman, så förefaller detta tal vara bra själfsäkert, ty för järnvägsstyrelsen här i landet bygges ett tiotal lokomotiv om året, under det att nämnda firma bygger ett hundratal lokomotiv för hvarje år för olika slag af bränsle. Att järnvägsstyrelsen vill anse sig sitta inne med större erfarenhet än en så stor världsfirma, förefaller mig nästan vara bra starkt.

Emellertid ligger ju frågan så, att enligt hvad framgår af betänkandet här i öfrigt, skall järnvägsstyrelsen nu inkomma till regeringen med ett förslag om särskildt konstruerade lokomotiv, afsedda att eldas med torf, och för detta ändamål finnes ju af föregående års anslag ett visst belopp besparadt. Nu återstår blott att bida tiden och vänta för att se, om dessa af järnvägsstyrelsen konstruerade lokomotiv blifva af den beskaffenhet, att de för sitt ändamål kunna användas. Men mig förefaller det, som om det sannerligen gäller att se upp, ty helt visst ligger saken så, att järnvägsstyrelsen är afgjord motståndare eller har åtminstone visat sig vara motståndare till eldning med torf å lokomotiv.

Och i full öfverensstämmelse med denna uppfattning är det väl ganska antagligt, att dess intresse för ett särskildt konstrueradt lokomotiv, lämpligt för ändamålet, är synnerligen minimalt. Däremot tror jag helt visst, att det icke skulle vara bortkastade penningar, om, såsom jag föreslagit i min motion, man uppdroge åt järnvägsstyrelsen att, naturligtvis under nödig garanti, från en firma, som därtill vore skickad och lämplig, infordra anbud å en lokomotivkonstruktion, som järnvägsstyrelsen kunde finna vara för ändamålet lämplig.

Jag vågar mig icke på att yrka bifall till motionen eller något förslag i den riktningen, ty det tjänar icke någonting till med hänsyn till de skäl, på grund af hvilka utskottet yrkat afslag på densamma. Men helt visst torde denna fråga, sedan järnvägsstyrelsen under några år experimenterat med sitt särskildt konstruerade lokomotiv, komma upp igen, ty denna fråga är af den vikt och beskaffenhet, att den sannerligen icke affärdas med några öfverlägsna uttalanden om, att vi här i landet, i synnerhet

*Angående
ny rullande
materiel för
statens
järnvägar.*

(Forts.)

inom järnvägsstyrelsen, sitta inne med den erfarenhet, som är erforderlig för att lösa densamma.

Jag har för öfrigt intet yrkande att göra.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

*Angående
statsbanan
genom
Bohuslän.*

Vid föredragning härefter af *punkten 10*, angående ytterligare anslag till statsbanan genom Bohuslän, begärdes ordet af

Herr Söderberg i Hobborn, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Man har i vida kretsar stått spörjande och undrande, när denna bana äntligen skulle blifva färdig. Det är ju många år, sedan denna banbyggnad påbörjades. I proposition till 1898 års Riksdag föreslog Kungl Maj:t denna banas byggande för en kostnad af 14,776,500 kronor. Men det dröjde icke länge, förrän man ansåg, att detta belopp måste väsentligen höjas. Jag skall icke länge upptaga kammarens tid, utan vill endast göra några korta påpekanden och anmärkningar.

Det tillsattes, som bekant, en kommission, bestående af byggnadschefen i Göteborg Figge Blidberg, professorn friherre Gerhard De Geer, förutvarande arbetschefen vid statens järnvägsbyggnader Carl Westerman och baningenjören Anton Larsson. Dessa togo denna sak under ompröfning och kommo till det resultat, att här måste företagas särskilda undersökningar och att kostnadsbeloppet måste betydligt höjas, i händelse man ville fortsätta med denna banbyggnad. Jag vill i förbigående säga, att jag icke riktar någon som helst anmärkning mot nuvarande statsrådet och chefen för civildepartementet, ty han har gifvetvis måst taga konsekvenserna utaf föregående Riksdagars beslut och hvad som föregått i denna fråga.

När man läser statsutskottets förevarande utlåtande, ser man, med hvilken lätt hand utskottet har affärdat denna fråga, då utskottet, som icke har något att erinra mot den kungl. propositionen, helt enkelt hemställer om bifall till densamma.

Jag tycker verkligen, att det förekommer åtskilligt i den kungl. propositionen, som det varit värdt att åtminstone något närmare relatera och undersöka, och man hade verkligen bort taga sig en funderare, innan man så lättvindigt föreslagit, förutom den förut nämnda summan, ytterligare mer än 2,000,000 kronor för denna banbyggnad.

Bland annat anføres här ett särskildt yttrande af friherre De Geer, då han talar om sträckningen af banan och säger: »Vid några af de tunnlar, särskildt på ömse sidor om Uddevalla, där icke obetydliga förstärkningsarbeten efter hand blifvit nödvändiga, är orsaken härtill den, att man, tydligen för att få tunnlar så korta som möjligt, förlagt dem till inbuktningar samt under insänkningar i bergen utan att beakta, att den geologiska orsaken till sådana terrängformer är den, att berggrunden, där

de uppkommit, varit i särskildt hög grad söndertrasad af sprickor, hvilka också tydligt nog syntes längs bergsänkorna ofvan tunn-larna. Om dessa blifvit förlagda endast ett helt kort stycke vid sidan af de ifrågavarande sönderspruckna förklyftningszonerna, hade mau utan tvifvel väsentligen kunnat undgå de icke obetyd- liga svårigheter och risker, som förorsakats af stenras och vatten samt af isbildning, hvaremot nu cementhvalf och andra skydds- anordningar måste uppföras.»

Det synes mig, som om endast denna passus gifver ett ganska anmärkningsvärdt stöd åt den mening, som är ganska vidt utbredd i landet, att man måtte hafva öfverlämnat denna banbyggnad åt ingenjörer, som icke varit vuxna sitt uppdrag.

Sedermera förekommer i utlåtandet en annan likaledes mycket märkvärdig passus. Sedan friherre De Geer relaterat det jag nyss anförde, säger han, att på hans förslag kom en undersökning af vattenbestämningarna till stånd, hvilken utfördes af ingenjören G. Nyblom. Denne gjorde vissa undersökningar och kom till det resultatet, som innefattas i följande yttrande af honom: »Ut- med betydande sträckor af Bohusbanan äro nämligen, såsom af det ofvanstående framgår, markförhållandena i sjelfva verket sådana, att banan måst byggas ofvanpå en tunn lerskorpa, hvilken hvilar på en lös välling af vatten och lera nära nog som ett istäcke på en sjö; och det är därför visserligen icke att undra på, att denna banas anläggning varit förenad med ovan- liga svårigheter, som ännu ingalunda äro helt och hållet öfver- vunna, men som gifvetvis måste öfvervinnas, om öfver hufvud en järnväg härstädes skall kunna komma till stånd.»

Vidare anföres det i utskottets utlåtande, att banbyggnads- kostnaden den 1 mars 1909, nära 10 år sedan Riksdagen beslöt denna banas utförande, uppgått till 18,358,528 kronor 82 öre. Därjämte hafva vi åtskilliga tabeller, som jag dock skall förbigå. Men det egendomliga kommer på slutet af den kungl proposi- tionen. Statsrådet har såsom en ärlig man velat framlägga saken helt och hållet för Riksdagen, och sedan han anhållit om, att Riksdagen måtte bevilja, utöfver de förut anvisade medlen, 17,225,600 kronor, ytterligare 1,800,000 kronor jämte det belopp, 238,000 kronor, som varit behöfligt för kompletterings- och för- stärkningsarbeten, så säger han: »Såsom järnvägsstyrelsen an- märkt, *lärer det icke kunna antagas, att ens dessa belopp skola förslå till järnvägens slutliga fullbordande.*» Men då förefaller det mig, som om man icke borde undra på, att den frågan framställes: när kommer denna bana att bli färdig och hur mycket kommer den att kosta, när den slutligen blir färdig?

Det är äfven en annan sak, som jag fäst mig vid. Då denna bana beslöts, så sades det ifrån, att Göteborgs och Bohus läns landsting skulle anvisa erforderliga medel för marklösen utefter bansträckan. Uti den föreliggande propositionen se vi emellertid,

*Angående
statsbanan
genom
Bohuslän.
(Forts.)*

Angående
statsbanan
genom
Bohuslän.
(Forts.)

att vederbörande i högst väsentlig mån protesterat däremot, så att man måste använda af banbyggnadsmedlen för dylik markinlösen, som bort bekostas af landstinget. Herr statsrådet slutar så sitt yttrande till statsrådsprotokollet med följande ord:

»Hvad angår det belopp af omkring 140,000 kronor, som skulle erfordras för gäldande af vissa kostnader, som enligt järnvägsstyrelsens åsikt böra betalas af Göteborgs och Bohus läns landsting, torde styrelsen sedermera anbefallas att af under händer hafvande medel förskjuta detsamma, intill dess tvisten angående betalningsskyldigheten blifvit slutligen afgjord.»

Det är till punkt och pricka just det, som vi förutsågo, när denna banbyggnad beslöts. Det skulle då gå så fort, att man icke gjorde sig tid med att reda ut äfven de allra enklaste frågor, som berörde denna banbyggnad.

Jag har med dessa ord, herr talman, endast haft för afsikt att framhålla, att man vid blifvande byggnader, vare sig järnvägsbyggnader eller andra byggnadsföretag, måtte gå till väga med större varsamhet och större försiktighet vid själfva projektens upprättande, så att man icke måtte råka ut för sådana obehag, som denna banbyggnad förorsakat oss under en så lång följd af år.

Jag vet icke, hvad jag skall yrka. Jag skulle helst vilja yrka på, att denna bana helt och hållet måtte öfvergifvas, men det är ju ganska svårt att framställa ett sådant yrkande, om det också ligger ganska nära till hands för mig. Jag får väl finna mig i omständigheterna och taga konsekvenserna härvidlag sådana de nu äro.

Härpå anförde

Herr Sjö: Herr talman! Efter hvad den föregående talaren här yttrade kan jag icke underlåta att något litet bemöta hvad han här anförde. Jag vet icke, huruvida hans ord äro riktade till herr statsrådet eller till utskottet. Han klandrade ju utskottet och ansåg, att det skulle ha gjort undersökningar och att anledning förelåg att göra sådana. Vidare frågade han: när kommer denna bana att byggas färdig, och hvad kommer den att kosta? Om herr Söderberg hade gjort sig besvär med att läsa klämman i utskottets utlåtande, så skulle han ha sett, att där står: »att Riksdagen må till fullbordande af statsbanan från Göteborg till Skee för år 1911 bevilja ett anslag af 2,038,000 kronor, att emellertid utgå redan under år 1910.» Här finner herr Söderberg, att med dessa penningar skulle banan färdigbyggas redan under innevarande år.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Vidare yttrades ej. Kammaren biföll utskottets hemställan

Punkten 11.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

§ 3.

Å föredragningslistan fanns härefter uppfördt sammansatta stats- och bankoutskottets utlåtande, nr 1, i anledning af dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar m. m., dels ock fyra i anledning af samma proposition väckta motioner.

*Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.*

Uti en den 28 januari innevarande år till Riksdagen aflåten proposition, nr 37, hade Kungl. Maj:t, under återopande af ett vid propositionen fogadt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen

att antaga ett propositionen bifogadt förslag till lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar; samt att, därest sådan lag blefve af Riksdagen antagen, dels medgifva,

att beträffande pensionering af sådan personal vid statens järnvägar, hvilken jämlikt 1 § a) och b) i lagen vore undantagen från densamma tillämpning, Kungl. Maj:t finge utfärda bestämmelser i enlighet med propositionen bilagdt förslag till öfvergångsbestämmelser angående rätt till pension för vissa tjänstemän vid statens järnvägar,

dels ock besluta,

att de jämlikt beslut vid 1906, 1907, 1908 och 1909 års riksdagar för hvart och ett af åren 1907, 1908, 1909 och 1910, såsom bidrag till bestridande af pensionering af statens järnvägars personal, af trafikmedel afsatta belopp af tillhopa 1,400,000 kronor jämte den afkastning, som därå kunde hafva uppstått, måtte tillgodoföras de i 19 § i lagen samt 22 § i öfvergångsbestämmelserna omförmälda fonder, till fördelning dem emellan efter samma grunder, som i berörda stadganden funnes angifna i fråga om fördelning af statens järnvägstrafiks pensionsinrättnings tillgångar; och

att § 1 mom. 2 i aflöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar den 15 november 1907 måtte, räknadt från och med den 1 januari 1911, erhålla viss ändrad lydelse.

I sammanhang med förevarande kungl. proposition hade utskottet till behandling förehaft följande inom Riksdagen väckta motioner, nämligen:

inom Första kammaren

af herr *Wijkander*, nr 49; samt

Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)

inom Andra kammaren

af herr *Berglund m. fl.*, nr 212;
af herr *Kobb*, nr 213; och
af herr *Camitz*, nr 214.

Utskottet hemställde,

A) att Riksdagen i anledning af Kungl. Maj:ts proposition och herrar Wijkanders och Kobbs omförmälda motioner samt med afslag å herrar Berglunds m. fl. och Camitz' motioner måtte antaga ett vid afd. A intaget förslag till lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar;

B) att Riksdagen, därest nämnda lag blefve af Riksdagen godkänd, måtte

dels medgifva,

att beträffande pensionering af sådan personal vid statens järnvägar, hvilken jämlikt 1 § a) och b) i lagen vore undantagen från densammans tillämpning, Kungl. Maj:t måtte utfärda vid afd. B intagna öfvergångsbestämmelser angående rätt till pension för vissa tjänstemän vid statens järnvägar;

dels ock besluta:

1:o) att hvad som vid 1910 års slut återstode af de jämlikt beslut vid 1906—1909 års riksdagar för hvar och ett af åren 1907, 1908, 1909 och 1910, såsom bidrag till bestridande af pensionering af statens järnvägars personal, af trafikmedel afsatta belopp af tillhopa 1,400,000 kronor jämte den afkastning, som därå kunde hafva uppstått, måtte tillgodoföras den i 19 § af lagen omförmälda fond;

2:o) att därjämte till samma fond måtte, utöfver hvad som enligt 20 § i pensionslagen kunde komma att till bestridande af pensioneringskostnaden utgå af trafikmedel, för år 1911 af sådana medel öfverföras ett belopp af 500,000 kronor; samt

3:o) att § 1 mom. 2 i aflöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar den 15 november 1907 måtte, räknadt från och med den 1 januari 1911, erhålla viss ändrad lydelse.

Därjämte föreslog utskottet, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t ville anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning, i hvad mån åtgärder lämpligen borde vidtagas för åvägabringande af jämnare fördelning af utgifterna dels för betäckande af den del af pensioneringskostnaden, för hvilken den i 19 § af lagen omförmälda fond enligt af utskottet angifna grunder borde anses svara, dels eventuellt för bestridande af ifrågavarande pensionering i öfrigt, samt till Riksdagen inkomma med de förslag, hvartill ifrågavarande utredning kunde föranleda.

Mot utskottets utlåtande i dess helhet hade reservation af-

gifvits af herr *Bohnstedt*, som ansett, att utskottet bort hemställa, att Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition icke måtte af Riksdagen bifallas.

*Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.*
(Forts.)

Sedan herr talmannen anmält ärendet till handläggning, begärdes ordet af

Herr Svensson i Skyllberg, som anförde: Herr talman! Jag ber att få hemställa, att utlåtandet måtte punktvis föredragas, i hvarje punkt först lagförslaget, därefter utskottets hemställan; att vid behandling af 1 § i det lagförslag, som innefattas i punkten A), diskussionen må röra sig om utlåtandet i dess helhet; att lagförslagens text ej må uppläsas i andra delar än sådana, beträffande hvilka uppläsning begäres; samt att, för den händelse det ena eller andra af lagförslagen skulle komma att i vissa delar återremitteras, utskottet lämnas öppen rätt att vid ärendets förnyade behandling i afseende å de delar, som blifvit med eller utan ändring godkända, föreslå sådana jämkningar, som af ifrågasatta ändringar i återvisade delar kunna föranledas.

Hvad herr Svensson i Skyllberg sålunda hemställt bifölls af kammaren.

I enlighet härmed företogs först till behandling *det i afd. A innefattade lagförslaget*.

För 1 § hade Kungl. Maj:t föreslagit följande lydelse:

Rätt till pension enligt denna lag tillkommer med nedan stadgade undantag dels hvar och en, hvilken vid lagens trädande i kraft är delägare i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning, dels ock hvar och en, som efter lagens trädande i kraft varder anställd i ordinarie tjänst vid statens järnvägar.

Från denna lags tillämpning undantages:

a) sådan personal vid statens järnvägar, som antingen vunnit delägarrätt i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning på grund af nådiga reglementet för pensionsinrättningen den 6 september 1872 och icke behörigen anmält sig vilja genom erläggande af de i förnyade nådiga reglementet den 3 november 1882 för samma pensionsinrättning bestämda högre afgifter bereda sig förbättrad pensionering, eller ock uppbär aflöning enligt äldre lönestat än den från 1908 års ingång gällande;

b) den, som har delägarrätt i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning på grund af nådiga reglementet för pensionsinrättningen den 3 november 1882 och, därest han jämlikt bestämmelsen i § 6 c) i samma reglemente skulle före den 1 januari 1915 blifva pensionsberättigad, inom tre månader från lagens trädande i kraft eller, om han vid sistnämnda tidpunkt kvarstår

Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)

på äldre stat än den från 1908 års ingång gällande och sedermera vinner befordran, inom tre månader från det befordran vunnits hos järnvägsstyrelsen anmäler, att bestämmelsen i § 6 c) i pensionsreglementet må å honom vinna tillämpning.

c) generaldirektören och chefen för statens järnvägar samt öfverdirektören och souschefen.

I motionen nr 214 hade herr *Camitz* föreslagit, att i mom. b) orden från och med »därest» till och med »pensionsberättigad» skulle uteslutas.

Herr *Kobb* hemställde i sin motion, att det i mom. b) förekommande datum 1 januari 1915 måtte utbytas med 1 januari 1921.

Enligt utskottets förslag skulle den i mom. b) af Kungl. Maj:ts förslag angifna tidpunkten den 1 januari 1915 utbytas mot den 1 januari 1916, men paragrafen i öfrigt bibehållas oförändrad.

Beträffande denna paragraf hade reservation afgifvits af herrar *Thorsson* och *Neiglick*, hvilka, i anslutning till hvad herr *Kobb* i sin motion föreslagit, yrkat, att i mom. b) af utskottets förslag tidsbestämmelsen den 1 januari 1916 måtte utbytas mot den 1 januari 1921.

Sedan paragrafen föredragits, lämnades på begäran ordet till

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet grefve *Hamilton* som yttrade: Herr talman, mina herrar! För att icke onödigtvis upptaga kammarens tid vid behandlingen af de olika paragraferna i detta lagförslag skall jag anhålla att få yttra mig i största korthet i ett sammanhang rörande de väsentligaste ändringar, som utskottet ifrågasatt i Kungl. Maj:ts förslag, och angående min ställning till dessa ändringar.

Utskottet har till en början höjt pensionsåldern med undantag för byrådirektörer och byråingenjörer från af Kungl. Maj:ts föreslagna 65 år till 67 år. Denna ändring anser jag ingalunda lycklig. Tydligt är visserligen — det framgår ju af betänkandet — att utskottet därmed åsyftat att, såvidt möjligt kunnat ske, få likställighet mellan tjänstemän vid järnvägsstyrelsen och tjänstemän vid andra centrala ämbetsverk med afseende på pensionsåldern. Men detta synes mig vara af mycket ringa betydelse; långt viktigare är att inom järnvägsförvaltningen få likställighet mellan tjänstemän, som ha likartade uppgifter. Nu måste det väl ovillkorligen, om utskottets förslag godkännes, förefalla ganska egendomligt för t. ex. en bokhållare i järnvägsstyrelsen, att han icke skall få pension förrän vid 67 års ålder, under det hans kamrat ute på linjen med alldeles enahanda göromål får sådan redan vid 65 års ålder. Det kan ej heller hjälpas, att en sådan skillnad i pensionsålder måste vara ganska obekväm vid tjänstemäns förflyttning. Utskottet har visserligen beaktat detta i fråga

om byrådirektörer och byråingenjörer, men det kan nog förekomma äfven i andra fall, då det i tjänsteafseende kunde vara gagneligt att kunna förflytta tjänstemän i lägre grad från distrikten, alltså från linjen upp till styrelsen, men då kommer denna egendomliga bestämmeelse att ovillkorligen verka ganska störande.

Utskottet har vidare föreslagit en sänkning af ålderspensionen från 72 till 70 % af aflöningen äfvensom en icke obetydlig höjning af pensionsafgifterna. Mot detta vill jag endast erinra, att särskildt för flertalet befattningshafvare inom järnvägsstyrelsen kommer redan enligt Kungl. Maj:ts förslag pensionen att bli lägre i förhållande till aflöningen i dess helhet, än hvad fallet är med de pensioner, som enligt allmänna pensionslagen utgå till åtskilliga andra tjänstemän. Enligt Kungl. Maj:ts förslag utgöra vidare afgifterna för erhållande af pension för de lägst aflönade 4 % af aflöningen, således 1 % högre än enligt allmänna pensionslagen.

Jag har endast i största korthet anført detta, särskildt för att häfda den ståndpunkt jag intagit i frågan, Jag har emellertid därmed ingalunda afsett att på något sätt bringa utskottets förslag på fall. Detta förslag har godkänts af Första kammaren, och det har skett, såsom det framhållits, med rätt stor motvilja. Jag skulle mycket beklaga, om förslaget vid denna riksdag skulle falla, ty antages detsamma, är det dock obestridligt, att därmed lösts en fråga, som under ett tiotal af år hållits sväfvande under en oändlig mängd af utredningar och utlåtanden och hvars lösande är af den allra största vikt för en talrik tjänstemannakår inom statsförvaltningen.

Jag vet — jag erfor det vid frågans behandling i Första kammaren — att det finnes många, som rygga tillbaka äfven för utskottets förslag, på grund af de betydande ekonomiska förbindelser, som detta åsamkar statsverket. Man har framhållit, att pensionerna i alla händelser blifva så höga, att de måste förefalla för höga i jämförelse med de pensioner, som utgå inom den enskilda industrien. Man har haft den uppfattning, att man år 1907 beviljade de lägst aflönade tjänstemännen för hög aflöning och att man nu skulle afhjälpa detta genom att gifva dem så mycket lägre pension. Båda dessa resonemang äro enligt min tanke fullkomligt felaktiga. Jag skall icke alls inlåta mig på någon kritik öfver, huruvida man 1907 gaf dessa tjänstemän för höga aflöningar. Det skedde åtminstone efter mogen öfverläggning. Men det är väl här ett sådant fall, hvarom jag nyss i ett annat sammanhang nämnde, att har man sagt a, så måste man säga b, ty skall pensioneringen verkligen tjäna sitt dubbla ändamål att ge tjänstemännen vid afgäendet en pension, som med hänsyn till den lefnadsstandard, hvarvid de vants, ger dem nödig bärning och på samma gång garanterar järnvägsförvaltningen att alltid kunna rekrytera sig med duktigt och villigt folk, duger

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.
(Forts.)

Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.

(Forts.)

det icke att sätta pensionerna hur som helst, utan de måste ovilkorligen sättas i visst förhållande till den fastställda aflönningen, den må vara för hög eller för låg, hvarom jag här icke vill yttra mig.

Jag är för min del öfvertygad, att inom denna kammare skall behjärtas den tanke, som jag tillät mig framhålla äfven i Första kammaren, nämligen att det är af den största vikt, att just den personal, hvarom här är fråga, blir både väl aflönad och väl pensionerad.

Vidare anförde

Herr Kobb: Herr talman, mina herrar! Såsom medlem af den pensionskommitté, som ursprungligen tillsattes för denna frågas lösning, och såsom varande en af de sakkunniga, som varit med om att uppgöra det förslag, som i hufvudsak ligger till grund för denna kungl. proposition, skall jag be att få säga några ord; men jag kan icke neka till, att jag då måste börja med att uttala ett beklagande öfver de ord, som vi nyss fått höra från statsrådsbänken. Vi hade verkligen skäl att hoppas, att herr civilministern efter det starka och skarpa uttalande, som han gjort till statsrådsprotokollet i åtskilliga af dessa punkter, där Första kammaren varit af annan mening, skulle ha stått fast vid denna ståndpunkt. Det är vår förhoppning, att denna kammare mera behjärtar denna stora personals intressen, än hvad Första kammaren gjort.

Jag ber emellertid att få kasta en kort återblick på denna fråga och den lösning af densamma, som här presenteras.

Då pensionskommittén började sina arbeten, stodo vi inför ett svårt problem. Det var fråga om att kunna finna något medel att täcka den stora brist, som förefanns i den gamla pensionsinrättningen, och samtidigt icke alltför häftigt, icke alltför våldsamt, öka statens utgifter.

Vi hade då såsom ett rättesnöre för våra förhandlingar visserligen icke något lagförslag om pensionering af civila tjänstemän i allmänhet, men ett förslag, som var utarbetadt af en parlamentarisk kommitté och om hvilket man hade all anledning att antaga, att det en gång skulle i hufvudsakliga delar blifva Riksdagens beslut, och vi försökte då ordna pensioneringen enligt de i nämnda pensionskommittés utlåtande angifna grunder. Enligt dessa — och på dem är pensionslagen för civila tjänstemän sedermera byggd — var det meningen, att staten skulle betala två tredjedelar af kostnaden för pensioneringen och personalen själf en tredjedel. Jag tror nog, att den uppgift, som enligt pensionslagen åligger de civila tjänstemännen, icke kan till fullo uppfyllas. Detta blir nu en sak, som framtiden snart nog skall komma att visa. Vår utgångspunkt var emellertid den nu nämnda och från denna framställde vi vårt förslag.

Det var först och främst nödvändigt att fixera en viss pensionsålder för personalen. Någon sådan hade förut icke funnits, utan pensionsåldern hade berott på inträdesåldern i statens tjänst. Att vi för den stora linjepersonalen kommo att fixera siffran 62 år, hade sin förklaring däri, att vi kommit till denna siffra vid undersökning af den medelålder, då personalen dittills öfver hufvud taget hade blifvit pensionsmässig. Vi utslöto dock med afsigt de första åren, emedan den personal, som då fanns vid statens järnvägar, icke var, såsom man skulle kunna säga, normalt antagen, utan i allmänhet träd in i statens tjänst vid mera mogen ålder. Vi kommo emellertid, som sagdt, till siffran 62, och vid vår förfrågan hos järnvägsstyrelsen blef denna siffra af styrelsen godkänd. Men såsom allmänt bekant väckte den ett stort missnöje hos den personal vid statens järnvägar, för hvilken bestämmelsen därom skulle gälla.

Emellertid funno vi, när vi närmare undersökte den finansiella innebörden af vårt förslag, att det med de dåvarande lönerna var möjligt att nå samma resultat, som pensionskommittén för den civila pensioneringen åsyftade. Det fanns i den dåvarande pensionskassan en behållning, som just nått och jämnt täckte en tredjedel af förbindelserna. Visserligen skulle för den personal, som därefter antogs, denna möjlighet blifva mindre, men vi tänkte oss, att staten skulle träda emellan och för hvarje år tillskjuta det belopp — det var inte så särdeles stort — som skulle erfordras för att denna tredjedel städse skulle finnas i kassan. De återstående två tredjedelarna föreslogo vi, att staten, liksom i fråga om den civila pensioneringen, öfver hufvud taget, skulle fylla.

Så kom löneregleringen emellan, och då blef det icke längre möjligt att kunna till fullo utföra pensionskommitténs förslag. De särskildt tillkallade sakkunnige måste därför i väsentliga punkter ändra detsamma. För det första var det nödvändigt att sänka pensionsprocenten. Vi kunde icke längre vid jämförelse med statens öfriga tjänstemän fasthålla vid siffran 80. Vi stannade i stället vid siffran 72, samma siffra, som förekommer i den kungl. propositionen. Vi kommo till denna siffra på det sätt, att vi beräknade statens kostnader för personalen under förutsättning af de gamla pensionsvillkoren och de gamla lönerna och statens skyldighet under förutsättning af nya löner och nya pensionsvillkor, och funno då, att med en pension af 72 procent skulle dessa kostnader för den dåvarande ungefär 12,000 man starka personalen blifva ungefär desamma. På sådan grund ha vi kommit till siffran 72. Men på grund af detta resultat uppgjorde vi äfven ännu ett förslag, nämligen att den gamla personalen skulle ha valfrihet att kunna få stå kvar vid de gamla bestämmelserna eller ock att öfvergå till de nya; detta skulle ju icke kunna bereda staten någon afsevärd kostnad, utan det skulle i båda fallen ställa

*Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)*

*Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.*

(Forts.)

sig ungefärligen lika. Kungl. Maj:t har icke velat gå in på detta, utan har ansett en respittid af fem år vara tillräcklig. I en motion, som jag framlagt vid detta års riksdag, har jag föreslagit, att denna respittid just på de skäl, som jag nyss anfört, skulle utsträckas till tio år. Det är ju klart, att om de nuvarande medlemmarne af personalen kunna blifva pensionsmässiga enligt de gamla villkoren vid 58 och 59 års ålder, skulle en höjning i pensionsåldern till 65 år, det högsta, som vi åsyftade, dock åstadkomma, att flera medlemmar af personalen skulle få sin tjänstetid fördubblad, och däri måste ovillkorligen ligga en viss orättvisa och ojämnhet.

De sakkunniges förslag var i finansiellt hänseende till alla delar i öfverensstämmelse med den ursprungliga pensionskommitténs förslag. Endast den skillnaden förefanns, att på grund af den stora löneförhöjning, som ägt rum, den förefintliga kassa-behållningen icke fullt räckte till att täcka en tredjedel af personalens pensionering, och vi måste erkänna detta och föreslå, att en något mindre del af detta belopp skulle täckas af personalen själf och den återstående delen af staten, allt detta för att förekomma en alltför stor och plötslig ökning af pensionskostnaderna, hvilken naturligtvis skulle ha inträffat, om staten genast mäst biträda med ett större kapital.

Genom att på detta sätt ordna de finansiella förhållandena skulle man dock kasta en stor börda på framtiden. Man försökte ju att anknyta de nya förhållandena såvidt möjligt vid de gamla, men då det är gifvet, att antalet pensioner kommer att ökas, i den mån personalen blir äldre, så kommer äfven pensionskostnaderna att väsentligen ökas. På uppdrag af järnvägsstyrelsen gjorde jag en uppskattning af den kostnad, hvartill pensioneringen skulle gå, och resultatet af denna undersökning förelåg i en proposition förlidet år. Jag fann då, att under antagande af, att personalens antal bibehölles vid samma siffra, skulle pensionskostnaden en gång i en framtid kunna komma att stiga till 6,150,000 kronor. Af detta skulle då staten bidra med något mer än två tredjedelar. Den siffra, jag då kom till, har i det allra närmaste bekräftats af de undersökningar angående de finansiella förhållandena, som sedermera verkstälts och hvilkas resultat föreligga i årets proposition. Man har där nämligen kommit till siffran 6,400,000. Det är ju gifvet, att när man har kännedom om, att kostnaderna i framtiden skola stiga till ett sådant belopp, ett belopp, som ovillkorligen innebär ganska betänkliga konsekvenser för statens järnvägars ekonomi, måste man vara betänkt på att i möjligaste mån kunna nedbringa dessa kostnader och fördela dem på någon längre tid. Redan inom pensionskommittén hade dåvarande ledamoten af denna kammare, bankdirektör Moll och jag själf framlagt ett förslag till fondering af den nytillträdande personalens pensionskostnad. Det framhölls äfven i en

reservation vikten af att genom en sådan fondering fördela kostnaderna på en längre följd af år och därigenom minska den summa, hvarmed pensionskostnaderna för personalen skulle ingå i hvarje års budget. Vi framlade äfven ett förslag, huru denna fondering skulle ske. Innan jag emellertid ingår på den saken, vill jag först något litet uppehålla mig vid huru själfva pensioneringen är beskaffad.

*Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)*

I och med detsamma som en tjänsteman tillträder en sådan statens befattning, som tillförsäkrar honom pension, ikläder sig staten gentemot honom en viss förpligtelse, som man utan svårighet kan, åtminstone approximativt, beräkna. Staten förbinder sig nämligen att, när denne tjänsteman blifvit pensionsmässig, under hans återstående lefnad till honom utbetala en viss årlig pension. Enligt det sätt, som hittills brukats vid all pensionering, ha dessa kostnader utgått endast i mån af behof, d. v. s. hvarje pension har betalats ut till sitt fulla belopp under en viss följd af år, 12, 13, 14 år eller så. Det är alldeles gifvet, att om man tänkte sig, att denna kostnad i stället fördelades på hela den tid, som tjänstemannen i fråga varit anställd i statens tjänst och årliga afbetalningar därunder gjorts, skulle de kostnader för staten som för denna sak upptagas i hvarje års budget, blifva väsentligen mindre.

I den motion, som jag framlagt vid detta års riksdag, har jag uppgjort en beräkning öfver, huru kostnaden i båda fallen skulle ställa sig. Jag har beräknat, att om man årligen inbetalar ett belopp för att i det ögonblick, då man träder in i pensionsåldern, det erforderliga kapitalet skulle vara samladt, skulle statens årliga kostnad för pensioneringen blifva väsentligt mindre. Kostnaderna vid fondering skulle nämligen endast blifva 37 procent af de verkliga. Det är tydligt, att, då statens kostnader i detta fall stiga till så betydande belopp som de, hvarom nu är fråga, en nedsättning af den årliga pensionskostnaden till cirka 37 procent skulle vara en betydande lättnad för hvarje års budget.

Nu har ju vid hittills gjorda undersökningar förutsatts, att personalens antal skulle förblifva konstant. Det är ju alldeles tydligt, att detta är i grund och botten oriktigt, ty man vet väl, att personalens antal oupphörligen ökas genom skapande af nya platser, som alltjämt behöfvas inom statens järnvägar. Om man på sådant sätt gör en beräkning öfver medeltalet af nytillträdande under de senaste tio åren, kommer man till siffran 755. Om man nu antar, att denna ökning kommer att ungefärligen bibehållas i framtiden, kommer man det verkliga resultatet vida närmare, än om man antar, att personalens antal skulle stå stilla och fortfarande vara lika. Utgående från detta antagande, har jag beräknat, att i en framtid kostnaden för alla pensioner vid statens järnvägar skulle stiga till något öfver 10 millioner kronor, men då af detta belopp

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar. personalen betalar en ganska betydande andel, nämligen enligt min beräkning i rundt tal 28 %, skulle statens andel i pensioneringen stanna vid något öfver 7 millioner kronor.

(Forts.) Om man i stället för att betala dessa pensioner, när de en gång falla ut, börjar att, som sagdt, fondera dem, skulle kostnaderna kunna nedbringas till ungefär $2\frac{1}{3}$ miljoner kronor i framtiden och därefter endast långsamt stiga i mån som personalen ökades. Det skulle sålunda i en framtida budget bli en besparing, som håller sig till ej mindre än ungefärligen 4 miljoner kronor. Det är ju sålunda klart, att, om man vill skrida till en sådan åtgärd, man verkligen kan i ganska betydande grad lätta de framtida pensionskostnaderna. Också är ju denna tanke på fondering icke något nytt, som vi kommit med, men däremot vill jag säga, att det förslag, vi kommit med och som utgått från bankdirektör Moll, rörande sättet att verkställa denna fondering, är något nytt, som kan vara beaktansvärdt. När det var fråga om den allmänna ålderdomspensioneringen, så innebar ju det förslag, som framkom på 1890-talet, en högst betydande sådan fondering; och en af anledningarna till förslaget fall var nog den, att man hyste betänkligheter mot en sådan fondering, att man hyste betänkligheter mot att genom årliga afsättningar af statsmedel skapa stora kapital, som sedan skulle förräntas och nyttiggöras. Vi ha därför tänkt oss, att dessa årliga afsättningar eller fonderingar, som staten skulle göra, skulle inbetalas till riksgäldskontoret. Riksgäldskontoret skulle hafva att använda dem i och för sin upplåning och skulle godskriva pensionsinrättningen, eller låt oss säga staten, för det kapital, som denna hade att beräkna ränta på. Sedermera, när en gång pensionerna började utbetalas, skulle detta lättast kunna ske genom statskontorets förmedling. Härigenom slipper man ifrån allt besvär med förvaltningen af dessa medel; och man kan nästan säga, att den icke skulle förorsaka staten någon som helst kostnad eller svårighet. Det är tydligt, att genom en sådan fondering skulle, när det gäller sådana summor, om hvilka här är tal, så småningom inom riksgäldskontoret samlas ganska betydande kapital.

Nu är det äfven en annan omständighet, som synes mig tala för detta förslag. Det är, att man så småningom skulle på detta sätt kunna omsätta en del af vår utländska statsskuld i pensionsförbindelser, hvarå räntorna skulle betalas ut i form af pension och alltså stanna inom landet. Skulle en sådan princip tillämpas på allmänna ålderdomspensioneringen, är det tydligt, att en sådan fondering skulle öfva ett högst afsevärdt inflytande på vår utländska skuldsättning.

Utskottet har nu uttalat sig ganska välvilligt om principen för fonderingen och har ju föreslagit en skrifvelse; men jag kan icke neka till, att jag hade väntat, att utskottet skulle ha uttalat sig något i detalj just om detta speciella förslag, som herr Moll

och jag framställt, då ju detta just häfver en af de största betänkligheter, som man förut haft mot fondering; men jag hoppas, att, om Riksdagen antager det förslag till skrifvelse, som utskottet här har framlagt, tanken skall komma att af regeringen upptagas till beaktande.

*Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.*

(Forts.)

Jag nämnde nyss, att de sakkunniges förslag till statsbanepersonalens pensionering i väsentliga delar hade legat till grund för den föreliggande regeringspropositionen; men det är en väsentlig punkt, i hvilken den kungl. propositionen avviker från de sakkunnigas förslag, nämligen i fråga om bestämmande af pensionsåldern för den stora linjepersonalen, och där skulle jag vilja göra en anmärkning. Denna personal utgör ej mindre än cirka 79 % af hela personalen. De sakkunnige hade föreslagit en pensionsålder af 62 år. Kungl. Maj:t har mot järnvägsstyrelsens och mot pensionskommitténs förslag höjt åldern till 63 år, som mig synes, utan tillräckliga grunder. Jag har också i min motion yrkat på en ändring i den föreliggande propositionen, så att pensionsåldern för denna klass af tjänstemän skulle sättas till 62 år som förut. Såsom skäl för denna ändring framhåller nu regeringspropositionen, att den skulle innebära en besparing. Ja, det är alldeles gifvet, att detta skulle innebära en besparing; frågan är dock, hur stor den besparingen är. Jag har försökt att beräkna den och har därvid kommit till det resultatet, att denna förändring af pensionsåldern för den stora linjepersonalen från 62 till 63 år nog skulle ge en besparing, men att denna besparing inskränker sig till omkring 6 % af den framtida pensioneringskostnaden. Mig synes, som att denna siffra är väl låg, för att den skulle till fullo upphäfva alla de olägenheter, som måste åtfölja användandet af en något ålderstigen personal.

Det har påpekats, att de enskilda järnvägarna nyligen antagit ett pensioneringsförslag, där denna ålder för alla tjänstemän är bestämd till 63 år; men det synes mig, som man ej direkt kan i detta fall jämföra statens järnvägar med de enskilda järnvägarna, enär ju trafikintensiteten är mycket större vid statens järnvägar, och hvartill kommer, att vid de enskilda järnvägarna sällan, jag kan nästan säga aldrig, förekommer någon natttjänstgöring. Jag tror därför, att det hade varit riktigt, om i den kungl. propositionen hade bibehållits pensionskommitténs, järnvägsstyrelsens och de sakkunnigas förslag, så att pensionsåldern här hade satts till 62 år, för att nu icke tala om, att det är allmänt bekant, att just denna ökning af pensionsåldern för denna del af personalen väckt särdeles stort missnöje bland järnvägspersonalen.

Nu har utskottet äfven i andra afseenden gjort förändringar i det ursprungliga, af pensionskommittén och de sakkunniga framställda förslaget. Utskottet har till en början sänkt pensionen från 72 % till 70 % af aflöningen. Det har redan af herr stats-

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar. rådet och chefen för civildepartementet påpekats, hvilka olägenheter detta skulle ha för personalen, Det behöfver jag därför icke upprepa. Ja, jag skall komma till frågan om kostnaden i samband med en annan väsentlig ändring, som utskottet gjort.

(Forts.)

Utskottet har höjt pensionsafgifternas storlek. Statens järnvägars personal har förut betalat 4 %. Enligt den kungl. propositionen skulle den lägre personalen fortfarande betala ungefärligen 4 %, Utskottet har höjt detta till 4,57 % samt beräknat pensionsbeloppet till 70 % af aflöningen. Ser man emellertid nu på, hvilka de besparingar äro, som utskottet därigenom kunnat åstadkomma, finner man af utskottets motivering, att införandet af dessa förändringar skulle minska den i kassan beräknade bristen, såsom den i tablån förekommer, från omkring 85 miljoner kronor till omkring 78 miljoner kronor. Det vill säga, om jag i stället går ut från den beräknade kostnaden, så har kapitalvärdet af pensionsförpliktelserna minskats från omkring 110 miljoner kronor till 107 miljoner kronor, samtidigt med att tillgången å andra sidan ökats med ett par miljoner.

Jag vill då fråga: Kan det verkligen vara skäl att mot denna personal vidtaga sådana förändringar, som för dem äro synnerligen förhatliga, och som tillika åstadkomma så ringa besparing för staten, som detta gör? Hvad betyder 5 miljoner kronor, när det gäller en summa på 110 miljoner kronor, om hvilka dessa kostnader röra sig? Det är ju ej mer än omkring 5 %. Jag undrar, om det kan vara klokt, om det kan vara riktigt att i ett sådant fall göra dessa förändringar.

Statens järnvägars personal är ju en personal, som spelar för oss i hela vårt samfundslif en utomordentligt stor roll. Jag skulle vilja säga, att statens järnvägars personal är vårt fredliga arbetes armé. På dess duglighet och på dess påpasslighet bero ju dagligen och stundligen tusentals människors lif. Dess ärlighet och dess plikttrohet väcker alla utlänningars beundran, som komma och besöka oss, och märk väl, att af det stora ansvar, som hvilar på järnvägspersonalen, lejonparten bäres kanske just af denna lägre personal, hvars kostnader för pensioneringen man nu vill öka. En försumlighet, en slappnande vaksamhet hos mannen på lokomotivet, en bristande uppmärksamhet hos banvakten eller ett ögonblicks glömska hos stationskarlen vid växeln kan ju framkalla en fruktansvärd katastrof. Vid tanken på detta stora ansvar, som hvilar på denna personal, och vid tanken på, hur präktig denna personal är, undrar jag, om vi ha skäl till att köpslå på krämarvis och med njugg hand mäta ut dess lefvebröd för ålderdomens dag. Nej, det tror jag icke vore hvarken Riksdagen eller denna kammare värdigt. Jag tror icke, att denna kammare skulle vilja handla så, och jag ber därför, herr talman, att i hufvudsak få yrka bifall till det föreliggande förslaget, med förbehåll att i

vissa detaljer påyrka ändring i öfverensstämmelse med afgifna reservationer.

I detta anförande instämde herrar *Schotte, Jansson* i Edsbäcken, *Bogren, Åkerman, Carlson* i Herrljunga, *Thylander, Berg* i Göteborg, *Camitz* och *Berglund*.

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.
(Forts.)

Herr Svensson i Skyllberg: Herr talman, mina herrar! Med anledning af den kritik, som utskottet blifvit utsatt för, därför att utskottet i någon mån reducerat det kungl. förslaget rörande statsbanepersonalens pensionering, ber jag att få säga några ord beträffande min uppfattning af utskottets framställning. Jag är fullt öfvertygad om, att, om utskottet i en framtid kan blifva utsatt för kritik för hvad det här föreslagit, en sådan icke rättvisligen kan komma från järnvägspersonalens sida, men väl från öfriga skattdragande medborgare i detta land.

Jag tror, att utskottet gått väl så långt med afseende å liberalitet mot järnvägsfolket, som det rimligtvis kunnat göra. Låt oss tänka efter: hvad är pension? Jo, pension är ett tillägg till lönen. Men om lönen utgör skäligen ersättning för presteradt arbete, så borde knappast pension komma i fråga. Nu kan man framställa den frågan: har järnvägsfolket en sådan lön, att den kan anses vara en skäligen ersättning för det arbete, det presterar? Jag är viss om, att så förhåller sig, åtminstone i de lägre lönegraderna. Låt oss påminna oss, huru denna personals löner på sista åren blifvit höjda. På sidan 80, i kungl. propositionen kunna herrarna se, att aflöningen för en stationskarl var före löneregleringen 864 kronor, och att den nu är höjd till 1,368 kronor. Den pension, 958 kronor, som, därest utskottets förslag bifalles, kommer att utgå till honom, innebär, jämförd med det nuvarande pensionsbeloppet, 634 kronor, en förhöjning i pensionen af 50 proc. Jag tror, att utskottet har gått så långt i fråga om liberalitet mot personalen, som det med hänsyn till öfriga skattdragande i detta land öfver hufvud taget kunnat våga.

En pension till belopp af 958 kronor för en stationskarl eller banvakt eller dylik tjänsteinnehafvare är vida mer, än hvad en arbetare eller annan person i liknande ställning kan påräkna i årslön ute på landet. Olyckan är ju, att i storstäderna och på de dyraste orterna dessa penningar icke förslå så långt. Men på landsbygden äro de mycket tillräckliga för en anständig bergning; och man kan väl också begära, att en person, som har så god inkomst, som järnvägsfolket nu har, själf lägger af något af den ordinarie lönen till kommande dagar.

Hvad nu åldersgränsen beträffar, som den föregående talaren kritiserade, därför att den af regeringen och utskottet blifvit höjd, så ber jag få säga, att de enskilda järnvägarna ju för sin stora personal hafva fastställt en pensionsålder af 63 år, och att pensions-

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar. (Forts.)

åldern är högre vid järnvägarna både i Danmark och i Norge. Den af utskottet föreslagna höjningen af pensionsavgifterna gentemot hvad regeringen hade föreslagit spelar ju så liten roll. Den består, i fråga om lägsta graden, däri, att utskottet höjt det procenttal, hvarefter afgiften skall utgå, med 0,4 proc. Hvad gör då 0,4 proc.? Jo, det gör en 5 kronor per år eller en 40 à 50 öre per månad för en person i stationskarls eller banvakts ställning. Det är väl icke mycket för en person, som nyligen fått sin aflöning så väsentligen förhöjd. Jag är öfvertygad om, att personalen är ganska tacksam för det förslag, hvarmed utskottet kommit, och för hvad utskottet nu bjuder; ja, jag tror mig veta, att personalen i allmänhet hade väntat, att utskottet skulle pruta vida mera på Kungl. Maj:ts förslag.

Att ingå i något bedömande af de funderingar, som doktor Kobb här hade rörande sättet, huru pensionsbeloppen skulle fonderas, det anser jag för tillfället icke vara så synnerligen angeläget, då utskottet begärt en utredning hos Kungl. Maj:t, och Riksdagen väl framdeles får tillfälle att tala om den saken. Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Thorsson: Herr talman! Jag har icke kunnat följa utskottsmajoriteten i fyra särskilda punkter, och jag ber att få yttra några ord i anledning af den skiljaktiga mening, jag sålunda har från utskottets majoritet i nu föreliggande punkt.

Utskottet har i § 1 följt Kungl. Maj:ts förslag att endast medgifva fem års öfvergångstid. Jag har för min del ansett, att då denna fråga för staten är af en underordnad ekonomisk betydelse, så kräfvat hänsynen till den personal, som eventuellt inom de närmaste åren har uttjänt och får rätt att tilltråda sin pension, att man medger en något längre öfvergångstid, än hvad utskottet har tillstyrkt och Kungl. Maj:t föreslagit.

I detta sammanhang ber jag, herr talman, att få rätta ett tryckfel, som förekommer här i reservationen. I början af reservationens kläm står nämligen: »att i 1 § mom. 6». Det skall vara: »att i 1 § mom. b)», hvarigenom klämman får följande lydelse: »att i 1 § mom. b) af utskottets förslag tidsbestämmelsen den 1 januari 1916 utbytes mot den 1 januari 1921.»

Jag vill icke längre upptaga kammarens tid vid denna paragraf, utan ber endast att få yrka bifall till reservationen, med ofvan angifna ändring.

Herr Schotte: Herr talman! Redan genom mitt instämmande i herr Kobbs yrkande har jag angifvit min allmänna ståndpunkt i denna fråga; men det var ett yttrande af herr Svensson i Skyllberg, som jag icke vill lämna oemotsagdt.

Herr Svensson yttrade, om jag förstod honom rätt, att, om lönen är tillräcklig, någon pension egentligen icke bör komma i

fråga. Detta är en alldeles ny löne- och pensionsprincip med afseende på statens tjänstemän, hvilken jag för min del ingalunda kan biträda. Här fastställer nu Riksdagen de olika lönestaterna, allteftersom arbetets ansvar och de olika omständigheterna kunna betinga. Sedan den saken är afgjord, fastställer Riksdagen pensionsbeloppen, om icke dessa förut äro genom lag bestämda. Jag tror därför icke, att den frågan, huruvida lönen är stor eller liten, bör inverka på denna sak; utan här är det endast fråga om, huruvida dessa tjänstemän i pensionshänseende blifvit likställda med andra tjänstemän i motsvarande ställning, Otvifvelaktigt är, att huru man än här räknar, så bidraga dessa järnvägstjänstemän åtminstone med högre belopp till sin egen pensionering än några andra tjänstemän.

*Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.*

(Forts.)

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till den af herrar Thorsson och Neiglick vid denna punkt afgifna reservationen.

Herr Svensson i Skyllberg: Herr talman! Jag vill endast säga, att om man anser pensionen vara en tilläggslös, så bör man vid pensionens bestämmande taga hänsyn till hvad den ordinarie lönen är. Har man däremot den uppfattningen, att så snart en person anställts i statens tjänst, så skall staten försörja honom, sak samma hvilken aflöning han haft och huru han skött sina åligganden, ja, då skulle man kunna vara med om herr Schottes resonemang, Jag kan för min del icke finna annat, än att pensionen är en del af lönen, och att, då den ordinarie lönen varit mycket rikligt tilltagen, pensionen borde kunna sättas något lägre, än om den ordinarie lönen varit knapp. Jag vet nog, att den principen är helt ny i statens tjänst; men jag tycker, att det sunda förnuftet borde tala för ett förfarande sådant som det jag tänkt mig.

Herr Branting: Herr talman, mina herrar! Jag skall be att för min del få uttala mitt instämmande i de allmänna synpunkter, som här framställts af herr Kobb.

I likhet med honom nödgas jag beklaga, att det redan vid debattens början från statsrådsbänken gafs till känna, att man ansåg de försämringar, hvilka utskottet ytterligare vidtagit i det kungl. förslaget, endast innebära sådana detaljändringar, att man mycket väl kan låta sig nöjas, liksom jag måste beklaga, att den omständigheten, att det i Första kammaren mött opposition att få t. o. m. utskottets förslag igenom, för herr civilministern varit alldeles afgörande, för att han skulle uppmana kammaren att taga utskottets förslag utan vidare omständigheter. Det är under sådana förhållanden väl möjligt, att på ett och annat håll, där man varit betänkt på att försöka få någon förbättring till stånd i öfverensstämmelse med reservationerna, man nu låter en sådan tanke fara. Men det förefaller mig ändå, att kammaren står i

Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)

en sådan ställning till järnvägsmännen, att den icke bör alltför lydigt väja undan. Ty det, som vi här uppmanas till, är ju i själfvä verket ingenting annat, än att, med anledning däraf att Första kammaren kommit först vid behandlingen af denna fråga, Andra kammaren skall passa på och slå till på hvad därifrån bjudits. För min del kan jag icke se denna sak på det sättet, utan jag tror, att det är skäl i att Andra kammaren försöker komma fram till en själfständig ståndpunkt, och den omständigheten att man härvidlag gentemot de upprepade försämringarna från utskottets sida har att väsentligen hålla sig till det förslag, som Kungl. Maj:t själf har framlagt, bör ju vara ett väsentligt stöd för den ståndpunkt, som reservationerna innebära.

Det har här sagts, eller åtminstone ganska tydligt antydts, att grunden till att man här prutar af så ofantligt, att det icke varit möjligt att ens i reservationens form få fram ett yrkande i öfvensstämmelse med den motion, som begär de gamla 80 %, som järnvägsfolket haft sedan pensionsinrättningens äldsta tider -- meningen med allt detta, och hvad som ytterst ligger bakom, är, att man åtrar sig i någon mån i fråga om de löner, som voterades här för tre år sedan. Det synes mig emellertid vara ett synnerligen oriktigt tillvägagångssätt, att man på detta sätt genom afknappning af pensionerna, genom en minskning af hvad järnvägsmännen eljest skulle uppburit, och framför allt genom en höjning af de bidrag, som järnvägspersonalen själf får betala för sin pensionering, nu några år efteråt skulle försöka att i viss mån *taga igen* hvad som gafs åt järnvägsfolket vid 1907 års riksdag. För min del står jag på den ståndpunkten, att hvad som då lämnades åt järnvägsmännen i löneförbättring, sannerligen icke var mer än en fullkomligt rimlig och billig afbetalning på att de alltför länge hade gått med för låg aflöning, och att man ingalunda kom upp till sådana svindlande summor, som man ifrån några håll har velat göra troligt, utan att den stora mängden af järnvägstjänstemän genom sitt nitiska och plikttrogna arbete och genom det slitande kall, som själfva detta arbete utgör, är fullkomligt väl förtjänt af de lönerna.

Då så är fallet, så kan jag icke finna annat, än att det bör vara Andra kammaren värdigt försöka sätta pensionerna å dessa tjänstemän i proportion till deras löner och i öfverensstämmelse med dessa; och då det icke finnes något skäl, särskildt i fråga om den nu föredragna punkten, att gå ifrån reservationen, och då ett bifall till denna icke ens kan sägas medföra någon den minsta olägenhet för staten, utan utgifterna bli lika stora i båda fallen, ber jag att i afseende å denna punkt få yrka bifall till reservationen. På samma gång ber jag få säga, att jag kommer att rösta för reservationerna, ifall det kommer till votering i de följande punkterna.

Med herr Branting förenade sig herrar *Lindqvist, Blomberg, Lindley, Åberg, Tengdahl, Söderberg* i Stockholm, *Carlsson* i Malmberget, *Forssell, Larsson* i Västerås, *Berg* i Munkfors, *Strömberg* och *Kristensson*.

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.

(Forts.)

Herr Persson i Stallerhult: Ja, herr talman, jag skall be att få yttra några ord i allmänhet om den föredragna lagen. Och då vill jag för min del säga det, att jag hade knappast väntat sådana uttalanden från den lärde herr Kobb, hvilken jag tillika räknar för mycket förständig, som att utskottet här har köpslagit på krämarvis, då det framlagt detta förslag. Alla utskott och till och med Riksdagen i dess helhet måtte väl ändå ha till uppgift att pröfva hvarje fråga efter sitt sunda omdöme och framlägga de förslag, som de finna vara rättvisa åt ömse sidor. Och det ber jag att få säga, trots att det finnes reservanter här, och trots att det funnits olika meningar inom utskottet, att utskotts-majoriteten så samvetsgrannt som möjligt pröfvat denna fråga. Jag tror äfven, att man med säkerhet kan våga påstå, att utskottet behjärtat personalens kraf så långt som man möjligtvis ansett sig kunna göra detta, då man ju också måste se på den andra parten, d. v. a. det skattdragande svenska folkets intressen. Jag kan icke se annat, än att denna tjänstemannakår i pensionshänseende är så väl tillgodosedd, att den kan mäta sig med hvilken som helst af de tjänstemannakårer, som fått löner och pensioner reglerade under de senare åren. Jag tror inte det går att påvisa skiljak-tigheter till nackdel för den personal det här gäller, snarare tvärtom. När det nu ställer sig så, kan man väl omöjligen med fog fälla så hårda omdömen, som här skett, om dem, som dikterat detta utskottsutlåtande, äfven om det något skiljer sig från både Kungl. Maj:ts, motionärernas och reservanternas förslag. Ty hvad gäller det här? Jo, dels att bestämma en andel af löneförmånerna såsom pension efter afskedstagandet, och dels att bestämma den afgift, som borde utgöras för att erhålla denna pension efter tjänstetidens slut. Ser man nu på båda dessa saker, är det alldeles visst, att pensionen är väl så hög som på öfriga områden. Och beträffande afgifterna, som jag sedan skall komma till, så tror jag icke, att de äro tilltagna så, att man behöfver grufva sig alltför mycket för dem. Den kungl. propositionen innehåller ju en tabell, där man kan se såväl den nuvarande lönen och den nuvarande pensionen som den blifvande pensionen. Studerar man nu denna tabell, så skall man finna, att t. ex. för de lägst aflönade, såsom banvakter och stationskarlar, är pensionen, sedan man sänkt den till 70 % från föreslagna 72 % af lönen, i alla fall höjd med 51 %, d. v. s. öfver en half gång. Försök att leta fram någon tjänstemannakår, där man kan uppvisa sådana fördelar med afseende på pensionsrätten! Jag tror knappast det skall bli möjligt. Tänker man sedan på pensionsunderlaget, som

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar. (Forts.)

ju utgör 70 % af löneförmånerna, då hyresersättningen är beräknad till 20 % och lagd såsom ett plus till den kontanta lönen, så har man ju 70 %, under det att de civila tjänstemannakårer, som äro reglerade, endast fått 66, 67 och 68 % af sina löneförmåner. Jag tror verkligen i alla fall, att man så väl tillgodosett denna personal, att sådana omdömen, som här uttalats, icke äro på sin plats.

Sedan komma vi till de afgifter, som äro föreslagna, och hvilka man påstår äro så höga. Ja, det medger jag, men huru ställer det sig i allmänhet på sådana områden? Jo, på det civila tjänstemannaområdet t. ex. har det icke funnits ett enda öres afgift förut, äfven där pensionen proportionsvis varit högre än efter den nya lönen. Emellertid infördes på detta område en afgift, och en rätt betydlig afgift för öfrigt. Sålunda, där det förut icke fanns några afgifter, hafva sådana blifvit införda, men på detta område hade det redan förut funnits afgifter, som voro ganska höga. De afgifter som man nu vill pålägga, äro däremot icke högre än de hittillsvarande, beräknade å lönen. Hur kan man då komma och säga, att afgifterna äro så högt tilltagna i utskottets förslag? Det går ju att bevisa medelst stadgandena i nu gällande pensionsreglemente, att afgifterna där äro alldeles desamma, som utskottet föreslagit, nämligen 3,2 %. Under det Kungl. Maj:t föreslog 2,8 %, har man bibehållit de afgifter, som för närvarande finnas, men att märka är, att det icke är endast dessa afgifter, som nu åligga denna personal, utan för den händelse de tillträd sin tjänst före 30 års ålder, ha de fått betala retroaktivafgifter från den dag de tillträdde tjänsten, tills de fyllt 30 år, och icke nog med detta, de ha äfven fått betala afgifter vid uppflyttning i högre löneklass. Allt detta är här borta, och sålunda går det väl inte att påstå, såsom reservanterna göra, då de komma till denna paragraf, att man här pålägger högre afgifter, utan i själfva verket minskar man afgifterna, på samma gång som man höjer pensionen med omkring 51 % på vissa klasser, hvarefter höjningen ju blir mindre. — Är det nu rätt — jag upprepar — det att få sådana förebråelser, som här äro framställda? Ja, jag vet, att jag nu kommer att bli bemött och att det kommer att sägas, att dessa afgifter äro högre än efter den civila pensionslagen, ty där äro de lägst 3 % och högst 6 %, under det att de här äro 3,2 % på löneförmånerna, hvilket är mera än 3 % på pensionsunderlaget. Ja, det är sant, men i och med detsamma man beslutade beträffande de civila tjänstnehafvarnas rätt till pension och bestämde pensionsafgifterna, så är det att märka, att Riksdagen samtidigt reglerade änke- och pupillpensioneringen, hvilken dessa tjänstnehafvare själfva fingo åtaga sig, mot att de fingo öfvertaga den kassa, som fanns. Till denna kassa anslog statsverket 112,286 kronor om året, men när nu regleringen skedde, indrogos dessa 112,286 kronor och det anslogs

endast ett bestämdt belopp såsom förvaltningsbidrag, nämligen 35,000 kronor. Sedan få dessa tjänstnehafvare själfva draga försorg om denna pension. Om herrarna vilja läsa det reglemente, som pensionsfullmäktige afgifvit rörande detta, skola herrarna finna, hvilken stor börda dessa tjänstnehafvare fått åtaga sig i form af afgifter för att uppehålla denna del af pensionen. Atminstone måste man, om man vill vara rättvis och se frågan i ansiktet, räkna äfven med detta.

*Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)*

Järnvägspersonalen har ju också en änke- och pupillkassa, till hvilken de bidraga med sparsamma afgifter, men till denna kassa betalade statsverket år 1908 — jag har icke tillgång till exakta siffror senare än från det året — en summa af 171,000 kronor, hvilket belopp visserligen utgår af järnvägsmedel, men det räknar jag också för statsmedel. Och såvidt jag kan förstå, är denna kassa den förnämsta pensionskassan där; för den behöfver man icke ha några bekymmer, ty den reder sig bra förut. När man nu lägger ihop allt detta, så skall man säkerligen finna, att dessa förmåner uppväga mycket mera än de högre pensionsavgifterna, som dock icke uppgå till högre procentbelopp än förut.

Härtill kommer, att dessa järnvägens änkepensioner äro 20 % af aflöningen för järnvägsstjänstemännen, under det att de på civilstatens område utgöra 20 % af pensionsunderlaget. Således få dessa änkor 50 % högre pensioner än hvad som består å civilstatens område, under det att de betala mindre afgifter. Herrarna måste äfven räkna med detta; det har jag för min del gjort, och gör man det, så måste man komma till de resultat, som utskotts-majoriteten kommit till, och hvilka äro framlagda här. När man alltså här på detta område icke höjt afgifterna, utan tvärtom, och när man utvidgat pensionsrätten till att omfatta högre pensionsbelopp utan att ens vidröra frågan om några afgifter från statsverkets sida till änke- och pupillkassorna, så måtte man väl ha tillgodosett personalen, så att man kan stå till svars både inför den och inför landet i öfrigt.

Nu har sagts här, att pensionsåldern är för hög. Utskottet har i detta afseende tillstyrkt Kungl. Maj:ts förslag, men icke ansett sig kunna tillstyrka motionärens hemställan, som går ut på en sänkning af åldern från 63 till 62 år.

Man kan ju tvista om, huruvida det är en förmån eller icke, att pensionsåldern är hög, huruvida en tjänstnehafvare har mera gagn af att få tidigare afgå eller att tjäna längre. En stor del tjänstemän lysa, antar jag, den åsikten, att det är en förmån att få tjäna så länge som möjligt, emedan de då ha så mycket högre inkomst, som skillnaden emellan pensionen och aflöningen utgör. Jag tar sålunda för gifvet, att en stor del tjänstemän, som resonera på detta sätt, finna sig tillfredsställda med att pensionsåldern satts till 63 år. Men å andra sidan torde nog också många resonera som så: ju tidigare jag får afgå,

*Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)*

dess lättare är det för mig att sedan skaffa mig en ny tjänst, och då har jag både min pension och en bra lön på den privata tjänsten som kan anskaffas. För den, som har möjlighet att skaffa sig inkomster af en annan syssla, är det gifvetvis en förmån att få afgå tidigt. Emellertid är det väl meningen, att äfven staten såsom arbetsgifvare skall utnyttja sina tjänstemäns arbetskraft så långt det är möjligt, och för öfrigt är det i denna lag väl sörjdt för att, för den händelse en tjänsteman af en eller annan orsak icke förmår tjäna till den vanliga pensionsåldern, han i alla fall bibehålles vid pensionsrätt, och vid sådant förhållande synes det mig icke vara någon fara att fastställa denna högre pensionsålder.

Det har äfven från statsrådsbänken antydts, att utskottet icke varit fullt lyckligt, då det höjt pensionsåldern, men det är att märka, att denna höjning gäller endast styrelsen och att från densamma äro undantagna de tjänstemän, som kunna förflyttas från styrelsen ut på linjen och tvärtom. Dem har man undantagit för att det icke skulle bli svårigheter vid sådana förflyttningar från styrelsen till distrikten och vice versa, men sedan var det icke utskottet möjligt annat än att föreslå en höjning af pensionsåldern för styrelsens tjänstemän till densamma, som man föreslagit för tjänstemännen i alla de centrala verk, som under de senare åren reglerats. Det hade icke varit rätt att för järnvägsstyrelsen fastställa en lägre pensionsålder än för de öfriga styrelser och centrala verk man reglerat, ty icke kan väl det arbete, som utföres af tjänstemännen i järnvägsstyrelsen, anses mera slitande än det, som åligger t. ex. tjänstemännen i statskontoret. För att icke väcka något missnöje hos den ena tjänstemannakåren, som lätt kunde anse sig sämre behandlad än den andra, har man höjt pensionsåldern till densamma som fastställts för de öfriga verken, och den förändringen tror jag icke kan vara annat än befogad.

Hvad beträffar den paragraf, som nu är föredragen, nämligen § 1, så ha reservanterna yrkat, att man skulle ändra årtalet 1916 till 1921, d. v. s. att de tjänstemän, som icke vilja ingå på den nya pensionsstaten, skulle ha rätt att stå kvar på den gamla till och med år 1921. Jag undrar dock, huruvida det kan vara skäl att bifalla ett sådant yrkande. När en sådan reglering som den här ifrågasatta skall genomföras, är det väl bäst att så snart som möjligt få enhetlighet, ordning och reda i förhållandena, så att det icke drar för länge ut, innan den fulla tillämpningen kommer att inträda. Detta har utgjort orsaken, hvarför man tillstyrkt Kungl. Maj:ts förslag i denna del. När i alla fall denna personal måste inom, såvidt jag minnes rätt, tre månader sedan denna lag blifvit utfärdad gifva till känna, huruvida den önskar ingå på den nya staten eller kvarstå på den gamla, tycker jag, att

dessa fem år skulle vara tillräckliga, så att man icke behöfde utsträcka den tiden ännu längre. *Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.*

Jag kan icke se annat, än att kammaren bör lämna sitt bifall till hvad utskottet föreslagit i § 1 och jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag i denna del. *(Forts.)*

Herr Kobb: Herr talman! Jag skall be att få besvara några af de anmärkningar, som herr Carl Persson framställde.

Herr Carl Persson sade först, att jag sett för mycket till personalen och för litet till det skattdragande svenska folket. Jag har just fäst uppmärksamheten på, att de besparingar, som utskottet gjort, äro så små i förhållande till totalkostnaden, att jag af det skälet ansåg, att man icke borde pruta.

Vidare framhåller herr Carl Persson, att här föreligger en skillnad gentemot de civila tjänstemännen, i det att de civila tjänstemännen förut icke betalt pensionsavgifter. Ja, det är mycket riktigt, men detta kan väl icke vara något skäl för att höja avgifterna för denna personal, ty faktiskt är, att de bli höjda. Den ärade talaren sade, att detta belopp 3,2 % är detsamma som tidigare erlagts. De 3,2 %, som betalades förut, beräknades på arfvodena, och likaså dessa 2,8 %, men om vi räkna efter, hvad det gör på pensionsbeloppet, så finna vi, att den lägsta avgiften förut var 4 % på pensionsbeloppet, men att densamma nu skulle bli 4,57 % på pensionsbeloppet. Det blir skillnaden. Här finnes således faktiskt en höjning.

Samme talare framhöll ytterligare, att denna personal nu blir befriad från erläggandet af aflöningsförhöjningsavgifter. Ja, det är mycket riktigt, men om han vill se på den utredning, som presterats af pensionskommittén och äfven af de sakkunnige, så skall han finna, att dessa aflöningsförhöjningsavgifter spela en jämförelsevis ringa roll. Det belopp, hvartill de uppgingo, var så pass obetydligt i jämförelse med de andra utgifterna, att vi ansågo, att dessa saklost kunde tagas bort.

Herr Persson uppehöll sig äfven vid änke- och pupillkassan och sade, att den reder sig godt. Jag har själf haft i uppdrag att utreda dess ställning, och det är nog sannt, att den går i land med att betala de 25 % på de gamla arfvodesbeloppen, som skola utgå i änkepension. Men det kan den icke göra med de nya lönerna, utan änke- och pupillkassan kommer att nödgas vidtaga en sänkning i änkepensionernas belopp. Statsbidraget står nämligen icke alls i förhållande till antalet medlemmar i kassan, utan dess storlek beror på vissa fluktuerande inkomster, såsom af perrongbiljetter i Stockholm, af grässkörden på banvallar och dylikt.

Herr Carl Persson drog upp en hel del jämförelser mellan statens järnvägars personal och våra civila tjänstemän. Jag skall be att få jämföra denna förstnämnda personal med en betydande

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar. (Forts.)

grupp, som af staten pensioneras, nämligen med armén. Arméns pensionskassas utgifter för arméns pensioner uppgingo år 1909 till 3,307,358 kronor. I denna summa ingick statsbidraget med 2,838,923 kronor, d. v. s. till pensioneringen af denna klass af statstjänare bidrog staten med icke mindre än 86 % af hela kostnaden. Dessa statstjänare betala nu alldeles samma afgift på sina pensioner och fyllnadspensioner, som statens järnvägars personal nu betalar, nämligen 4 %, men dessa 4 %, som officerarne betala, täcka icke mer än 14 % af pensioneringskostnaden, under att de 4 %, som statens järnvägars personal för närvarande betalar och enligt Kungl. Maj:ts förslag fortfarande skulle betala, täcka enligt min uppfattning något öfver 28 %, beräknadt med en ålder af 62 år för linjepersonalen, och med en ålder af 63 år böra täcka, såsom af utskottets utlåtande framgår, omkring 33 % af hela pensioneringskostnaden. Man måste jämföra denna personal icke blott med de civila tjänstemännen, utan äfven med armén, och då skall man finna, att det icke finnes anledning att ytterligare höja pensionsavgifterna för statens järnvägars personal.

Herr Persson i Stallerhult: Herr talman! Utskottsledamöterna ha fått till sig utdeladt Kungl. Maj:ts förnyade nådiga reglemente för statens järnvägstrafikspensionsinrättning, och där heter det i § 3: »Deläggares årsavgifter utgå med en viss, på grund af hans ålder vid inträdet i pensionsinrättningen en gång för alla bestämd procent af honom tillkommande aflöning, sålunda, att den, som inträdt före fyllda 30 år, erlägger 3,2 proc. af aflöningen», och så kommer hela listan. »Dock skall den, som vid erhållandet af anställning i statens järnvägstrafiks ordinarie tjänst fyllt 30 år, erlägga retroaktivavgift, motsvarande hela värdet af förmånen att icke behöfva erlägga högre årsavgifter, än här ofvan äro bestämda. Med aflöning förstås i detta reglemente endast ordinarie arfvode och inkvartering, därest sådan utgår, denna senares värde alltid beräknadt till 20 proc. af arfvodet.» Så står det här i det fastställda reglementet, och då tror jag knappast jag tagit fel.

Herr Kobb: Ja, det är just precis hvad jag sade herr Carl Persson, att dessa 3,2 proc., som stå i pensionsreglementet, ha afseende på arfvodet. De 2,8 proc., som stå i Kungl. Maj:ts förslag, ha äfven afseende på arfvodet, men nu är ju pensionen minskad enligt Kungl. Maj:ts förslag ifrån 80 proc. af arfvodet till 72 proc. af detsamma. Om man räknar ut dessa siffror, skall man finna, att man kommer till ungefär samma resultat. Det skulle i själfva verket varit i Kungl. Maj:ts förslag 2,88 proc.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad, framställde herr talmannen propositioner dels på godkännande af utskottets förslag till lydelse af ifrågavarande paragraf, dels ock på god-

kännande af samma förslag med den ändring, som under öfverläggningen föreslagits af herr Thorsson; och förklarade herr talmannen sig anse svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för den förra propositionen. Då votering emellertid begärdes, blef nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande voteringsproposition:

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.
(Forts.)

Den, som vill, att kammaren godkänner 1 § i sammansatta stats- och bankoutskottets föreliggande lagförslag, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren godkänt nämnda paragraf med den ändring, som under öfverläggningen föreslagits af herr Thorsson.

Omröstningen utföll med 102 ja mot 74 nej; och hade kammaren alltså godkänt utskottets förslag till lydelse af paragrafen.

2 §.

Kungl. Maj:t hade föreslagit, att paragrafen skulle i nedan intagna delar hafva denna lydelse:

Pensionsrätt tillkommer:

— — — — —
c) den, som vid afgang från tjänsten uppnått här nedan för samma tjänst stadgade lefnadsålder, under förutsättning tillika att vederbörande under minst tio år innehaft anställning i ordinarie statstjänst, däraf åtminstone de fem sista åren i statens järnvägars tjänst.

Nämnda lefnadsålder utgör för:

lokomotivförare och kvinnlig tjänsteinnehafvare sextio år, banmästare af 1:a och 2:a klass, bangårdsmästare, tågmästare, konduktör, stationsförman, lokomotiveldare, vagnskötare, banvakt och stationskarl sextiotre år samt

öfriga tjänstemän sextiofem år.

Vid beräkning af tjänstår skall afdrag göras för tid, under hvilken ledighet från tjänsten ägt rum af annan anledning än semester, enskilda angelägenheter eller svag hälsas vårdande under sådana omständigheter, att jämlikt § 5 i det för tjänstemän vid statens järnvägar gällande aflöningsreglemente fullt arfvode i dylika fall åtnjutes, sjukdom, offentligt uppdrag eller resa, som med vederbörligt tillstånd företagits till egen utbildning.

Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)

Tjänsteman, som vid uppnåendet af den här ofvan stadgade lefnadsålder icke kan räkna tio tjänstår och alltså icke då är berättigad till erhållande af pension, må icke heller sedermera komma i åtnjutande af sådan, äfven om han på grund af stadgandet i 3 § här nedan tillåtes att kvarstå i tjänsten efter nämnda lefnadsålders inträde.

Herr *Berglund m. fl.* hade i ofvannämnda motion, nr 212, föreslagit, att mom. c) af förevarande paragraf måtte erhålla följande lydelse: för den, som efter minst 30 års anställning i ordinarie statstjänst, däraf åtminstone de sista 10 åren i statens järnvägars tjänst, uppnått sådan ålder, att hans lefnadsår och tjänsteår sammanräknade uppgå till talet 95.

Vidare hade i de af herrar *Kobb* och *Camitz* väckta motionerna hemställts, att minimipensionsåldern för banmästare af 1:a och 2:a klass m. fl. måtte utgöra 62 år.

Enligt utskottets förslag skulle 2 § i nedan angifna delar lyda sålunda:

c) den, som — — — — (lika med Kungl. Maj:ts förslag) — — — — stationskarl sextiotre år,

öfriga tjänstemän vid distrikten samt byrådirektör och byråingenjör af 1:a och 2:a klass sextiofem år, samt

manliga befattningshafvare i järnvägsstyrelsen med undantag af de här ofvan nämnda sextiosju år.

Vid beräkning af — — — — (lika med Kungl. Maj:ts förslag — — — — lefnadsålders inträde.

I fråga om förevarande paragraf hade emellertid reservationer afgifvits:

af herr *Thorsson*, som ansett, att paragrafen bort i nedan angifna delar erhålla följande lydelse:

c) den, som vid afgang från tjänsten uppnått här nedan för samma tjänst stadgade lefnadsålder, under förutsättning tillika att vederbörande under minst tio år innehaft anställning i ordinarie statstjänst, däraf åtminstone de fem sista åren i statens järnvägars tjänst.

Nämnda lefnadsålder utgör för:

lokomotivförare och kvinnlig tjänstinnehafvare sextio år,

banmästare af 1:a och 2:a klass, bangårdsmästare, tågmästare, konduktör, stationsförman, lokomotiveldare, vagnskötare, bauvakt och stationskarl *sextiotvå* år samt

öfriga tjänstemän sextiofem år.

Vid beräkning af — — — — lefnadsålders inträde;

af herr *Neiglick*; samt

af herr *Fränckel* beträffande vissa delar af motiveringen.

Efter föredragning af paragrafen gaf herr talmannen på begäran ordet till

Herr Thorsson, som yttrade: Herr talman! Utgången af den votering, hvars resultat vi nyss hörde, inger ej stora förhoppningar om seger för reservationerna i öfriga punkter, men då den fråga, hvarom den nu föredragna paragrafen handlar, nämligen pensionsåldern är af så stor betydelse för såväl staten som personalen, anhåller jag få säga några ord till försvar för reservationen.

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.
(Forts.)

Jag anser denna paragrafs bestämmelser vara af den beskafhet, att åtminstone Andra kammaren bör allvarligt öfverväga desamma, innan den biträder utskottets förslag till pensionsålder. Herr Carl Persson yttrade i sitt förra anförande, att man kan tvista om, hvilken tid som är den lämpligaste afgångstiden för dem, som skola tillträda pension och är det i något fall, som man kan ställa sig tvifvelaktig till den högre pensionsåldern, är det i denna fråga, där det gäller en personal, anställd vid ett kommunikationsverk sådant som detta. De sakkunniga ha för den lägsta gruppen efter en ingående utredning enat sig om att föreslå 62 år såsom afgångstid för erhållande af pension. Mot detta de sakkunnigas förslag har rests en mycket stark opposition ifrån den personals sida som beröres af detta förslag. Oaktadt denna opposition har Kungl. Maj:t ökat på dessa 62 år med ett år och fastställt pensionsåldern till 63 år. Nu är det min lifliga öfvertygelse, att någon besparing från statens sida icke kan påvisas genom ett framflyttande af pensionsåldern till 63 år. Ty den spänstighet och påpasslighet, som man måste kräfvä af personalen i trafik-tjänsten, kan man icke påräkna vid den ålder som satts här såsom gräns för ernående af hel pension. Hvad blir resultatet? Jo, det blir att man måste i betydligt högre grad sjukpermittera dessa åldriga järnvägstjänstemän, och därigenom får staten betala betydligt drygare kostnader, än om den låtit denna personal tillträda pensionen ett år tidigare. Att den gamla ordningen var behäftad med vissa olägenheter, är jag den första att erkänna, ty det var icke bestämdt, när tjänstinnehafvaren skulle afgå, utan tiden härför varierade högst betydligt. Men då man nu vill fastställa en pensionsålder, som kan anses såsom den normala, synes det mig, att pensionsåldern för den lägsta personalen, bort, i enlighet med de sakkunnigas förslag, sättas högre än till 62 år.

Jag vill äfven yttra några ord i anledning af utskottets förslag att höja pensionsåldern till 67 år för den del af personalen, som är anställd uti järnvägsstyrelsen. Jag kan medgifva och har flera gånger förut medgifvit, att jag icke tror, att vissa tjänster inom järnvägsstyrelsen äro mera kräfvande än motsvarande tjänster i en del andra ämbetsverk. Men jag kan icke fatta eller förstå, att något reelt skulle vinnas, äfven om det matematiskt skulle kunna räknas ut en besparing på några kronor genom att höja pensionsåldern för dessa tjänstemän från 65 till 67 år. Man

Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)

vinner icke något reelt på en sådan höjning, men däremot förlorar man åtskilligt. Genom att den ene tjänstemannen fått sin pensionsålder bestämd till 65 och den andre till 67 år kan det ge anledning till missämja som störer samarbetet emellan en personal, som så att säga sitter sida om sida med hvarandra. Om jag ser efter, huru många som äro kvar i styrelsen vid 60 års ålder, finner jag, att det är ett synnerligen litet antal. Nu är det visserligen sant, att de nu äga rätt att afgå vid tidigare ålder än 65 år, men det framgår af utskottets betänkande och Kungl. Majts proposition, att afgangstiden hittills i genomsnitt ligger omkring 63 år. Jag har här en liten uppgift om, huru många, som voro anställda i statens järnvägars tjänst den 1 januari 1910. Af densamma framgår att i styrelsen funnos 486 personer. Af dessa voro 14 60, 11 61, 8 62, 6 63, 3 64 och 1 65 år. Då det icke finnes mer än 14 personer kvar vid 60 år och 1 vid 65 förstår jag icke hvad praktisk betydelse en uppflyttning af pensionsåldern för vissa tjänstemän till 67 år skulle ha, och då böra vi icke för principens skuld vidtaga en åtgärd som skadar mer än den gagnar. Af den stora gruppen tjänstemän ute i distrikten kvarstodo samma dag af 12,862 personer vid 60 års ålder 334, vid 61 228, vid 62 138, vid 63 79, vid 64 42 och vid 65 års ålder allenast 20 personer. Samtliga dessa äga rätt att kvarstå uti statens järnvägars tjänst tills de fyllt 65 år, och herr Carl Persson ansåg, att de borde om de voro kloka och förståndiga stanna kvar uti tjänsten så länge som möjligt, ty därigenom hade de möjlighet att lyfta hela lönen. Nu är afgangstiden i genomsnitt som jag förut yttrat för samtliga järnvägsmän 63 år; kan det då vara klokt att höja pensionsåldern till 65 år?

Den grupp af järnvägstjänstemän, hvilken för utskottet stått mest hindrande i vägen för ett bifall äfven till Kungl. Majts proposition, är den, som skulle afgå vid 63 års ålder. Det fanns den första januari 1910 af denna grupp 8,232 personer uti järnvägens tjänst. Af dessa voro 228 uti 60-års åldern, 155 i 61, 92 i 62, 50 i 63, 22 i 64 och 8 i 65-års åldern. Att det står någon kvar af dessa i så hög ålder som 64 och 65 år har sin anledning däri att staten inköpt privata banor, hvars personal införlifvats med pensionärerna vid statens järnvägars kassa och därför kommit att stå kvar vid denna höga ålder. Men jag vill ännu en gång betona, att statens järnvägstrafik såsom sådan icke har något som helst gagn af att hafva dessa gamla stationskarlar och banvakter kvar i tjänsten. Jag tror, att staten får betala ut mera genom att behålla dem kvar. Enligt en till utskottet inkommen promemoria har under år 1908 för gruppen *Lokomotivpersonal* 77 personer i åldern 56 och 60 år erhållit i genomsnitt 62 sjukdagar pr person, för 1909 har för samma grupp och åldersklass 88 personer erhållit i genomsnitt 60 sjukdagar pr person. *Trafikafdelningstågpersonal* i åldern 56—60 år för 1908 65 personer

42 sjukdagar pr man och år, i åldern 61—65 år 10 personer 69 sjukdagar pr man och år, 1909 24 personer i åldern 56—60 år 35 sjukdagar pr man och år, i åldern 61—65 år 5 personer 224 sjukdagar pr man och år o. s. v. Här af synes tydligt, att hvad staten beräknas inbespara i pensioner det åtgår till sjukunderstöd; detta är anledningen till att jag icke kunnat biträda utskottets förslag i denna punkt utan vid dess betänkande fogat en reservation, till hvilken jag, herr talman, ber att få yrka bifall.

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.
(Forts.)

Med herr Thorsson förenade sig herrar *Jansson* i Edsbäcken, *Branting* och *Wilson*.

Vidare anförde:

Herr Persson i Stallerhult: Beträffande denna paragraf har herr Thorsson yrkat bifall till sin reservation, i hvilken han föreslår, att pensionsåldern icke allenast för den stora personal, för hvilken denna ålder satts till 63 år, skulle bestämmas till 62 år, utan äfven för tjänstemännen i järnvägsstyrelsen, för hvilka afgangstiden af utskottet föreslagits till 67 år, skulle sänkas till 65 år. Jag undrar, huruvida herr Thorsson verkligen bör vidhålla denna reservation. Kan det vara möjligt att öfva full rättvisa mot ämbetsverk och styrelser, som redan reglerats och fått pensionsåldern bestämd till 67 år, att nu bestämma pensionsåldern för tjänstemännen i järnvägsstyrelsen till 65 år? Jag tror knappast, att det är förenligt med full rättvisa att göra denna skillnad i ålder. Går jag sedan öfver till den andra stora gruppen, den grupp, för hvilken pensionsåldern skulle blifva 62 eller 63 år, undrar jag, om man verkligen kan säga, att personer vid 63 års ålder äro gamla utlevade gubbar. I så fall får nog kanske många ledamöter af denna kammare också räknas dit, och det kanske är rätt på visst sätt. I allt fall, om de icke skulle orka med att sköta sin tjänst ordentligt, hafva de rätt att afgå med pension, äfven om de icke äro mer än 62 år, och den som är frisk och färdig och kan tjäna och sköta sin tjänst, är nog tacksam för att få pensionsåldern bestämd till 63 år. Nu säges det, att det icke har något ekonomiskt eller finansiellt värde för staten, om det ena eller andra året bestämmes såsom afgangsår. Ja, har detta intet värde, så bestäm då hvilken ålder som helst! Jag har här en uträkning af en matematiker, som har namn om sig att vara skicklig i att räkna, hvilken utvisar det belopp, som en 20-årig person har att, oberäknadt förvaltningskostnader och dylikt, betala för en gång för att skaffa sig en lifränta af 100 kronor vid olika pensionsålder. Vid en pensionsålder af 58 år är beloppet 237,2, vid 60 år 200,3, vid 63 år 152,2 och vid 65 år 124,6. Således se herrarna, hvad åren verka i afseende på den summa man får erlægga för att skaffa sig en lifränta. Klart är, att förhållandena äro enahanda med afseende på pension, ty

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar. pension är icke något annat än en lifränta. Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag i förevarande paragraf.

(Forts.)

Herr Neiglick: Då jag afgifvit en reservation till denna paragraf utan något yrkande, anhåller jag att i korthet få afgifva meningen med densamma.

Hvad beträffar frågan om 62 eller 63 år såsom åldersgräns för pensionering af denna stora grupp, omfattande banmästare, konduktörer, banvakter m. fl., är jag af samma mening som herr Thorsson, att det är lämpligt att sätta åldern till 62 år. Det är nämligen nog så, att arbetet vid järnvägarna i allmänhet och på grund af en mängd samverkande förhållanden vid statens järnvägar isynnerhet är af den art, att det verkar särskildt förslitande på personalen, på samma gång det fordrar en särskild spänstighet, andlig och kroppslig, hos denna personal. Naturligtvis blir följden häraf den, att personalen ifråga icke kan få kvarstå i tjänsten så länge som personalen i en del andra civila verk. Nu kan man säga, som jag tyckte herr Carl Persson antydde, att det icke är så stor skillnad mellan 62 och 63 år, och att om man kan hålla ut till 62 år, så är det äfven möjligt att göra det till 63 år. Men det är kanske ändock icke så. Ty om en person kommit upp i så hög ålder, att hans vakenhet, påpasslighet och arbetsförmåga börjat märkbart minskas, så är det icke riktigt att ifråga om tiden för afgang ur tjänsten för honom höja upp slutgränsen, utan den bör snarare sättas ned, och detta äfven därför att, då arbetsförmågan minskas, så minskas icke samtidigt aflöningsens storlek. Således är det icke så mycket ur personalens synpunkt utan ur synpunkten af statens välförstådda ekonomiska intresse och allmänhetens berättigade intresse ifråga om möjligast största trafiksäkerhet, som jag tycker att starka skäl tala för att sätta åldersgränsen till 62 år.

Hvad så beträffar åldersgränsens utsträckande till 67 år för en del medlemmar af styrelsen, så har af principiella skäl varit svårt att inom utskottet motsätta sig ett framkommet yrkande härutinnan, och jag har icke heller inom utskottet motsatt mig det samma, något som återigen gjort, att jag icke kunnat helt ansluta mig vare sig till herr Thorssons reservation eller utskottets hemställan. Men då jag nu icke vill framställa något själfständigt ändringsförslag — det fins ju redan tre förslag — så skall jag ansluta mig till det yrkande, som herr Thorsson i sin reservation framställt, då jag finner detta vara det mest beaktansvärda och förmånliga.

Jag ber således att få yrka bifall till herr Thorssons reservation.

Herr Thorsson: Herr talman! Herr Carl Persson sade, att, om det öfverhufvud taget ingen betydelse hade att sätta ned

åldersgränsen, så kunde man sätta ned den så mycket som helst. Men detta var icke innebörden af min ståndpunkt, utan jag sade, att i detta fall kan man som herr Carl Persson yttrade, tvista om lämpligaste tiden för afgang. För min del har jag den uppfattningen, att 63 års ålder för afgang för den grupp, som här är ifråga, ställer sig dyrare för staten, än om man sätter afgangsåldern till 62 år. Herr Carl Persson antydde, att svaghet och sjukdom kunde utgöra hinder för vissa personers kvarstannande i tjänsten till full pensionsålder, men att de likväl kunde erhålla pension. Ja det vet jag också. Men det är icke sagdt, att personen ifråga är så dålig, att han kan afgå på grund af sjukbetyg och få sin fulla pension. Han kan vara oförmögen att fullgöra sitt arbete med den effektivitet, som man fordrar af honom, och just därigenom, att han icke kan utföra arbetet med tillräcklig precision, förlorar staten på att hafva en sådan mindre värdig arbetare i sin tjänst. Jag anser det därför riktigare att låta denna person få afgå med pension hellre ett år tidigare än ett år för sent.

*Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)*

Jag vill erinra om, att det är dock litet besynnerligt, att, samtidigt som man talar om en större intensitet ifråga om järnvägsdriften och järnvägstjänsten, så talar man om att öka pensionsåldern för just den personal, hvarpå trafikanters lif och välgång i högst väsentlig grad bero. Detta står ej riktigt i samklang med krafvet på ökad intensitet i järnvägsdriften. Jag vill vidare erinra om, att den mer och mer utvecklade järnvägsdriften fordrar längre utsträckt natttjänstgöring, och detta har också sin gifna inverkan på personalens förslitning, om jag får begagna detta uttryck.

Jag kan ej komma ifrån den uppfattningen jag kommit till — mina motståndare må nu säga hvad de vilja — och jag vidhåller mitt yrkande.

Herr Jansson i Edsbäcken: Jag vill ej tvista med herr Persson i Stallerhult, huruvida det är fördelaktigt för personalen att bestämma pensionsåldern till 63 år. Men med den erfarenhet jag har, kan jag bestämt konstatera, att det innebär en förlust för staten att sätta pensionsåldern så högt, som här föreslagits. Det är allmänt känt, att af den lägre personalen eller tjänstemännen af lägre grad, som de numera kallas, flertalet vid en uppnådd ålder af omkring 60 år icke äro vid sådan kraft, att man har mycken nytta af dem sedan. Vid den järnväg jag tillhör, landets största enskilda järnväg, har man funnit sig föranlåten att sätta pensionsåldern till 60 år, och ingen röst har där blifvit höjd för dess bestämmande till en högre ålder. Men däremot har man funnit sig föranlåten att sätta ned åldern för lokpersonalen till 57 år, och det är endast tjänstemän af högre grad, i fråga om hvilka pensionsåldern är uppe i 63 år, och dessutom en klass af lägre grad, nämligen stationsmästare. I

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.
(Forts.)

öfrigt är denna ålder, som sagdt, fastställd till 60 år. Och jag vill bestämdt påstå, att redan innan denna ålder uppnåtts, det mången gång med befälets goda vilja inträffar, att afgang med full pensionsrätt äger rum. Det ställer sig nämligen olika med afseende å tjänstedugligheten för olika personer — en del med stark fysik kunna vara fullt tjänstdugliga till 63 år, men jag vågar påstå, att i fråga om de allra flesta är arbetskraften högst betydligt nedsatt, innan 60-års åldern blifvit uppnådd. Och under sådana förhållanden kan man tydligtvis icke utnyttja deras arbetskraft i så hög grad, som man från början beräknat. Det måste då också ligga i statens intresse att bereda denna personal möjlighet att afgå helst redan vid 60 års ålder. Men som intet förslag härutinnan föreligger, vill jag här ej framställa något yrkande i dylik riktning, men jag vill i alla fall hafva uttalat såsom min mening, att pensionsåldern för den lägre järnvägspersonalen aldrig borde sättas högre än 62 år.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet greve Hamilton: Jag skall bara be att få erinra om de skäl, som jag i mitt yttrande till statsrådsprotokollet anfört för en höjning af åldern från 62 till 63 år.

Jag vill först erinra om, att minimiåldern för rätt till pension är i Norge och Danmark, sålunda våra grannländer, äfven för innehafvare af de mest kräfvande befattningar, nämligen tågpersonalen både på maskin- och trafikafdelningen, satt så högt som till 65 år. Jag har vidare erinrat om, att de 63 åren blifvit satta efter beslut af representanter för så väl vederbörande järnvägsbolag som personalen att gälla vid de järnvägsförvaltningar, som tillhöra de enskilda järnvägarnas pensionskassa. Och till slut vill jag erinra därom, att jag framhållit, att redan för närvarande kvarstannar denna personal ofta mycket längre i tjänsten än till 63 år. För 20-årsperioden 1886—1905 utgjorde medeltalet för den verkliga pensionsåldern 63,3 år, men då äro också lokomotivförarna medräknade, och för 10-årsperioden 1899—1908 uppgick medeltalet till 62,6 år, då lokomotivförarna däremot icke voro medräknade. Här af framgår ju alldeles tydligt, att de mycket väl kunna kvarstanna i tjänsten till 63 års ålder.

Herr Persson i Stallerhult: Herr talman! Det har inom utskottet äfven utdelats de enskilda järnvägarnas pensionskassas reglemente, fastställdt af Kungl. Maj:t den 7 maj 1909, och där heter det i § 6: »Rätt till pension tillkommer delägare vid tjänstens frånträädande, sedan han fyllt 63 år». Sedan står det åtskilliga undantag angående pension enligt öfvergångsbestämmelserna, men här är det för hela den stora personalen fastställdt 63 år.

Herr Branting: Det var icke alldeles utan förvåning, som jag märkte det intresse, herr civilministern lade i dagen för den högre åldersgränsen 63 år. Det är på den punkten, som reservanterna undantagsvis icke ha kunnat stödja sig på Kungl. Maj:ts auktoritet. Men de ha i stället bakom sig de sakkunnigas auktoritet på detta område. Ser man nu på de skäl, som Kungl. Maj:t och närmast civilministern anfört för att höja siffran 62 till 63, så finner man, att de först grunda sig på en jämförelse med Danmark och Norge. Ja, det kan ju vara bra att någon gång ha de norska förhållandena att tillgå och jämföra med — under vissa andra förhållanden låter man det vara med jämförelsen med de norska förhållandena. Men med afseende på intensiteten i arbetet vid järnvägarna är nog denna ganska olika i de båda länderna. Det skälet är sålunda icke utan vidare afgörande.

*Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)*

Hvad de enskilda järnvägarna beträffar, så har man väl där att besinna, att denna något högre gränssiffra där blifvit satt icke alldeles utan tanke på de ekonomiska skäl, som gjort, att man måst afväga, huru stora pensioner man kunnat lämna, och huru snart personalen skulle komma i åtnjutande af dem. När personalen gått med på saken, så förmodar jag, att de haft sådana skäl därför, men icke kan man däraf läsa ut någon önskan eller något erkännande af att 63 år skulle vara under alla förhållanden den lämpligaste pensioneringstiden.

Herr civilministern jämförde den statistik från de olika perioderna, som han låtit upprätta, och han pekar på de högre siffrorna, den första 63,3, om jag hörde rätt, och den andra 62,6. Men därvid är att märka, att den förändring som skett tyder på, att man icke kunnat hålla den där högre åldern, som hänför sig till den äldre perioden, då en jämförelse med den senare perioden visar en nedgång till 62,6 i medeltal.

Det synes mig därför, att Kungl. Maj:ts skäl för att man skulle, som Kungl. Maj:t uttrycker sig, »utan olägenhet» kunna afvika från de sakkunnigas förslag, äro synnerligen svaga. Man hade ju väl kunnat förstå, om Kungl. Maj:t, ifall Kungl. Maj:t kunnat få igenom ett eljest lämpligt förslag, tagit med denna olämplighet på köpet, men att man skall särskildt vara intresserad för att denna sak må bli ordnad på ett för järnvägsfolket mindre tillfredsställande sätt, det kan jag icke förstå.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet greve Hamilton: Herr talman! Jag ber blott att få fästa herr Brantings uppmärksamhet på, att hvad jag yttrade om medelåldern återfinnes på sidan 42 i utskottsbetänkandet, och att det visst icke är fråga om någonting sådant, som att detta, att den första tjuguarperioden visar en högre siffra och att den sedermera gått ner, skulle, som herr Branting sade, visa, att man icke kan hålla på den högre åldern, utan denna olikhet i siffrorna beror

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar. på, som jag redan sagt, att de båda undersökningarna icke fullt kunna jämföras, därför att i den första perioden äro lokomotivförarna medtagna, och i den senare äro de uteslutna. Detta är anledningen till, att den senare perioden visar en lägre medelålder.

(Forts.)

Herr Jansson i Edsbäcken: Jag är icke säker på, om herr Persson i Stallerhult afsåg att vederlägga mig, när han läste upp en paragraf ur de enskilda järnvägarnas pensionskassas stadgar, men för den händelse han åsyftade att vederlägga mina uppgifter, vill jag tillkännagifva, att jag håller fortfarande på hvad jag sade, och att de bestämmelser, som jag omnämnde, gälla landets största enskilda järnväg. Jag håller fortfarande på, att där är pensionsåldern satt till 60 år, och att järnvägen icke anser det med sin fördel förenligt att höja denna ålder. Jag har också någon erfarenhet från den personal, som jag har under mig, och jag vet, att man icke kan ålägga en 60-års gubbe att utföra lika mycket arbete, som en yngre man måste kunna utföra. Det är alldeles omöjligt. Under alla förhållanden anser jag det böra ligga i statens intresse att icke sätta åldern för högt.

Herr Branting: Jag kände mig icke alldeles öfvertygad om att herr civilministern rätt tolkat omtalade siffror, såsom han nyss gjorde det. Jag har sett förut på de af honom anförda talen, och det förhåller sig ju med dessa så, att den första tjuguarperioden gäller åren 1886—1905, och i denna period var siffran 63,3. Då äro visserligen lokomotivförarne medtagna. Den senare perioden gäller åren 1899—1908, och då går siffran ner till 62,6. Men det är ju mycket möjligt, att det skett en sänkning under denna tid alldeles oberoende af det inflytande, som lokomotivförarne kunnat ha på siffran. Det förefaller sannolikt, att så skett med hänsyn till de förhållanden, som i början af debatten blifvit anförda, nämligen att under den tidigare perioden personalens pensionsförhållanden icke varit fullt normala så att säga, utan att man då haft att göra med en äldre personal, som stannat kvar för att komma upp till dessa sammanlagda 95 tjänst- och lefnadsår, som förut fordrades för att få pension.

Jag nödgas sålunda vidhålla min uppfattning, trots det att herr civilministern ansett sig ha vederlagt den.

Herr Kobb: Herr talman! Jag har redan i ett föregående anförande anført skälen till att jag yrkat, att pensionsåldern skall sättas till 62 år för denna personal, och särskildt har jag framhållit, att jämförelsen med de enskilda järnvägarna, som herr Carl Persson gjorde, icke fullt håller streck. Här ha sannolikt förelegat finansiella skäl, men dessutom är trafikintensiteten på de enskilda järnvägarna säkerligen mindre, och i hvarje fall före-

kommer icke där nattjänstgöring. Jag kan icke neka till, att det ligger ganska mycket i hvad herr Carl Persson sade om pensionen för järnvägsstyrelsen, hvarför jag i det afseendet närmast ansluter sig till hvad herr Neiglick sagt. Och det ser jag på de siffror som utskottet anfört att den förbättring af den finansiella ställningen, som skulle blifva en följd af en sådan höjd pensionsålder för järnvägsstyrelsen, är jämförelsevis mindre betydande. Jag har därför intet annat att göra än att förena mig med herr Thorsson i hans yrkande.

*Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)*

Herr Svensson i Skyllberg: Herr talman! I Danmark är minimiåldern 65 år. De danska järnvägarnes trafikintensitet måtte väl vara lika stor som svenska statens. Jag tror därför icke, att det ligger någon fara i att sätta pensionsåldern till 63 år i Sverige.

Efter härmed slutad öfverläggning framställde herr talmannen propositioner först på godkännande af utskottets förslag till lydelse af ifrågavarande paragraf och vidare på godkännande af samma förslag med den ändring, som yrkats i herr Thorssons vid paragrafen afgifna reservation; och fann herr talmannen den förstnämnda propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes emellertid, till följd hvaraf nu uppstattes, justerades och anslogs denna omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren godkänner 2 § i sammansatta stats- och bankoutskottets föreliggande lagförslag, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej.

Vinner Nej, har kammaren godkänt nämnda paragraf med den ändring, som föreslagits i herr Thorssons vid paragrafen afgifna reservation.

Voteringen utvisade 99 ja mot 72 nej, vid hvilken utgång kammaren således godkänt utskottets förslag till lydelse af paragrafen.

3 och 4 §§.

Godkändes.

Vid härefter skedd föredragning af 5 § yttrade:

Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.

(Forts.)

Herr Thorsson: Herr talman! Jag har också i denna § tillåtit mig att bifoga en reservation. Den kungl. propositionen går därpå ut, att pensionsbeloppet skulle sänkas från nuvarande 80 procent till 72 procent och att pensionsbidragen skulle ställas i relation härtill. Utskottet har ansett, att det vore riktigare att sänka pensionen till 70 procent. Ehuru jag erkänner, att den löneförhöjning, som järnvägsfolket fick 1907, i viss mån berättigar en nedsättning af pensionsprocenten, anser jag dock, att den nedsättning af 10 procent, som utskottet föreslagit, är väl styf, hvarför jag i detta stycke yrkat bifall till Kungl. Maj:ts proposition. Då detta ärende var under behandling i utskottet, sökte man så långt möjligt anpassa järnvägspensioneringen efter civilstatens pensionering och försökte att i alla stycken, där detta lät sig göra, få jämförelsepunkter mellan dessa båda saker. Just i fråga om denna nedsättning till 70 procent framhölls, att man så långt som möjligt borde få öfverensstämmelse med civilstatens pensionskassa och dess bestämmelser i fråga om pensionsprocentens förhållande till inkomsten. Men här har utskottet gjort sig skyldigt till en inkonsekvens. Vid fastställandet af pensionsprocenten i förhållande till slutlönen antyder utskottet själf, att det anslutit sig till pensionslagen så långt som möjligt, men då det gällt att gifva afkortad pension åt personer, som af en eller annan anledning afgått före pensionsålderns inträdande, har utskottet icke följt pensionslagens bestämmelser, ty i detta fall är pensionslagen hofsammare än bestämmelserna i både Kungl. Maj:ts proposition och utskottets förslag angående afkortad pension åt järnvägsfolket. Jag fäster uppmärksamheten härpå, därför att herr Carl Persson i ett af sina föregående yttranden framhöll, att järnvägsfolket fick afkortad pension. Jag vill då erinra, att den afkortade pension, som järnvägsmännen få, få de efter en sämre skala än den som gäller civilstatens pensioner, ty enligt den utredning, som meddelades oss i utskottet, är civilstatens bestämmelser om afkortad pension bättre än motsvarande bestämmelser för järnvägsstaten.

Inför det resultat, som nu 2 gånger å rad gifvit sig tillkänna, kommer jag icke att yrka bifall till min reservation, då detta praktiskt taget icke skulle ha någon nytta med sig; det framgår af de två voteringar, som ägt rum, att majoriteten är för att följa utskottets förslag. Jag har därför, herr talman, endast velat framhålla de synpunkter, som varit bestämmande för mig, då jag biträdt Kungl. Maj:ts förslag i denna del.

Vidare anfördes ej. Utskottets förslag godkändes.

6—8 §§.

Godkändes.

9 § skulle enligt Kungl. Maj:ts förslag hafva denna af- *Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.*
fattning.

Såsom bidrag till kostnaden för beredande af pension skall tjänsteman erlägga pensionsavgift med årligt belopp, motsvarande viss procent af honom tillkommande aflöning. Var tjänstemannen, då denna lag trädde i kraft, delägare i statens järnvägs- trafikens pensionsinrättning, skall afgiften utgå med 2,8 procent af aflöningen: i annat fall utgör afgiften, då aflöningen uppgår till

högst	2,800 kr.	2,8	%	däraf
mer än	2,800	» men högst	3,200	2,9	»
»	3,200	» »	3,600	3,0	»
»	3,600	» »	4,000	3,1	»
»	4,000	» »	4,400	3,2	»
»	4,400	» »	4,800	3,3	»
»	4,800	» »	5,200	3,4	»
»	5,200	» »	5,600	3,5	»
»	5,600	» »	6,000	3,6	»
»	6,000	» »	6,400	3,7	»
»	6,400	» »	6,800	3,8	»
»	6,800	» »	7,200	3,9	»
»	7,200	» »	7,600	4,0	»
»	7,600	» »	8,000	4,1	»
»	8,000	» »	4,2	»

dock att pensionsavgift beräknas å högst 8,550 kronor.

I den af herr *Berglund m. fl.* afgifne, förut omnämnda motionen hade föreslagits, att paragrafen måtte erhålla sådan lydelse, att dessa avgifter komme att utgå med 3,2 procent af aflöningen för de nuvarande delägarna och för nyanställda befattningshafvare efter en stigande skala, börjande med 3,2 procent vid en aflöning af högst 2,800 kronor och sedan växande med aflöningen till 4,8 procent, motsvarande de högsta aflöningarna.

I afseende å förevarande paragraf hemställde utskottet, att åt densamma måtte gifvas följande lydelse:

Såsom bidrag till kostnaden för beredande af pension skall tjänsteman erlägga pensionsavgift med årligt belopp, motsvarande viss procent af honom tillkommande aflöning. Denna avgift utgör, då aflöningen uppgår till

högst	2,800 kr.	3,2	%	däraf
mer än	2,800	» men högst	3,200	3,3	»
»	3,200	» »	3,600	3,4	»
»	3,600	» »	4,000	3,5	»
»	4,000	» »	4,400	3,6	»

Lag angående	mer än 4,400 kr. men högst.....	4,800	3,7	»
rätt till	» 4,800 » » »	5,200	3,8	»
pension för	» 5,200 » » »	5,600	3,9	»
tjänstemän vid	» 5,600 » » »	6,000	4,0	»
statens	» 6,000 » » »	6,400	4,1	»
järnvägar.	» 6,400 » » »	6,800	4,2	»
(Forts.)	» 6,800 » » »	7,200	4,3	»
	» 7,200 » » »	7,600	4,4	»
	» 7,600 » » »	8,000	4,5	»

dock att pensionsavgift beräknas å högst 8,000 kronor.

Reservation hade afgifvits af herrar *Thorsson* och *Neiglick*, hvilka yrkat, att paragrafen måtte erhålla den af Kungl. Maj:t föreslagna lydelsen.

Sedan paragrafen föredragits, erhöills ordet af

Herr *Neiglick*, som anförde: Den nu förevarande paragrafen innehåller bestämmelserna om pensionsavgiften. Kungl. Maj:t har föreslagit, att dessa avgifter skulle utan hänsyn till åldern för delägarens inträde i pensionsinrättningen utgå från 2,8 % till 4,2 % af aflöningen i stigande skala. Utskottet har, sedan det först sänkt beloppet — däri kammaren biträdt utskottets förslag — nu gått i en annan riktning och höjt procenten från minst 2,8 % till 3,2 % och från högst 4,2 % till 4,5 % af vederbörandes aflöningar. Såsom skäl för denna höjning har utskottet anført önskemålet, att pensionsavgifterna måtte täcka $\frac{1}{3}$ af pensionens belopp, hvarmed man skulle vinna anslutning till den ledande principen i den allmänna pensionslagen, där så i allmänhet lär vara förhållandet.

Jag vågar tro, att utskottet därvid gjort sig skyldigt till ett misstag, och detta därför att i järnvägsmännens pensionsfråga spela in så särskilda och säregna förhållanden, att den grundsats, som kan duga på områden med mera normala förhållanden, icke kan göra sig gällande här, åtminstone kan den icke göras gällande, såvidt jag förstår, utan att personalen behandlas som »mindre gynnad nation». En sådan faktor är sjukpensionen, som utgår till den, som varit anställd i 10 år i ordinarie tjänst och icke längre kan bidra till sin egen försörjning, med 50 procent af aflöningen, och den är så omfattande och afsevärd, att den uppgår till $\frac{2}{3}$ af ålderspensioneringen. Det är alldeles gifvet, att redan därigenom förryckes beräkningsgrunderna för den fördelning af de olika parternas bidrag, hvilken utskottet åberopat och som skulle ligga till grund för den allmänna pensionslagens bestämmelser. Men därtill kommer, att personalen vid statens järnvägar pensioneras åtskilliga år tidigare än personalen vid åtskilliga andra verk. Vid statens järnvägar är pensionsåldern 60, 63, 65 och i vissa fall 67 år, medan 67 år är

den vanliga pensionsåldern vid de andra verken. Det är tydligt för den, som något sysslat med pensionsfrågor och försäkringsfrågor, att denna skillnad kommer att medföra ganska väsentligt ökade kostnader för pensioneringen. Jag tror därför, att man kan säga, att utskottet haft felaktiga utgångspunkter, då det velat lägga den allmänna pensionslagen till norm för järnvägsfolkets pensionering.

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.
(Forts.)

Ja, nu säger man väl från utskottshåll, att det är just dessa omständigheter, sjukpensioneringen, invalidpensioneringen och den tidiga helpensioneringen, som nödvändiggöra och berättiga de högre afgifterna. Jag vågar tro, att ett sådant resonemang icke kan vara riktigt. Ty hvad är det, som framkallar sjukpensionering och nödvändiggör tidig helpensionering? Icke är det någonting, som kan läggas personalen till last eller är beroende af denna, utan det är själfva arbetets beskaffenhet, som framkallar sjukpensioneringen, och det är fordran på en viss arbetsförmåga och allmänhetens fordran på största möjliga trafiksäkerhet, som nödvändiggör den tidiga helpensioneringen. Men icke bör personalen i anledning häraf påläggas högre pensionsbidrag.

Det är också att märka, att redan vid den afgift, som Kungl. Maj:t föreslagit, 2,8 % af aflöningen, får personalen, som redan framhållits, vidkännas pensionsbidrag af 4 % af sin pension, medan i andra verk den uppgår till 3 %. Skulle nu utskottets förslag bifallas, kommer detta enligt de uträkningar, som äro gjorda, att ställa sig så, att pensionsbidragen för järnvägspersonalen belöper sig till 4,57 %. Dessa siffror lär man väl näppeligen kunna förneka, och dessa siffror visa, att, när man kommer till ett sådant resultat, är den norm, utskottet anlagt vid bedömande af denna fråga, såvidt jag förstår, felaktig.

Jag skulle också vilja särskildt påpeka hvad herr Thorsson och jag i vår reservation här framhållit, eller hur det ställer sig med de särskilda kategorierna af personalen vid tillämpning af utskottets tredjedelsprincip. Enligt de uppgifter, som lämnats i utskottet af docenten Fagerholm i egenskap af sakkunnig, skulle för täckandet af en tredjedel af pensionskostnaden för gruppen A, omfattande banvakter, banmästare, konduktörer, stationskarlar m. fl., erfordras för en pension utgående med 70 % af aflöningsförmånerna endast 2,81 % af aflöningen, för gruppen C, som omfattar lokomotivförare och kvinnliga kontorsbiträden, 4,63 %, och för gruppen B, öfriga tjänstemän, 3,4 %. Alltså, den stora grupp af personalen, hvilken redan med Kungl. Maj:ts förslag om 2,8 % skulle fullgöra denna enligt mitt förmenande ohållbara fordran, att pensionsbidragen skola täcka $\frac{1}{3}$ af pensionskostnaden, får bära en stor börda, som skulle läggas på de öfriga grupperna. Jag kan icke finna, att detta är rimligt.

De synpunkter, jag nu helt kort antydt, ha, herr talman,

Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)

varit för mig bestämmande; och äfven om det nu ej tjänar mycket till, måste jag ändå yrka afslag å utskottets hemställan, dock med den förändring, att jag vill biträda utskottets förslag därutinnan, att samma pensionsavgift må gälla för såväl den äldre som den tillträdande personalen. D. v. s. jag anhåller att få afstå från reservationens yrkande och i stället yrka, att § 9 erhåller följande lydelse: »Såsom bidrag till kostnaden för beredande af pension skall tjänsteman erlägga pensionsavgift med årligt belopp, motsvarande viss procent af honom tillkommande aflöning. Denna avgift utgör, då aflöningen uppgår till — — —, och därefter i full öfverensstämmelse med Kungl. Maj:ts förslag.

Härpå yttrade:

Herr Svensson i Skyllberg: Herr talman! Enligt den utredning, som förebragts inom utskottet, kommer äfven den avgift, som utskottet föreslår, att personalen skall betala, att ej fullt betäcka $\frac{1}{3}$ af den normala pensionskostnaden, som det ansågs, att personalen borde betäcka. Den betäcker icke fullt denna del, kanske ej mer än 27—28 % af hela pensionskostnaden.

Nu är frågan den: Kan det anses obilligt, att personalen betalar den avgift, som utskottet föreslagit? Utskottet föreslår 0,4 % mer än Kungl. Maj:ts föreslagit. Hvad gör detta, hvad gör 0,4 % på de lägst aflönade kategorierna! Låt oss tänka på banvakterna. En banvakt har en lön på 1,368 kronor, 0,4 % därå gör ungefär 5,40 kronor. 5,40 kronor högre avgift — hela avgiften belöper sig till cirka 45 kronor per år. Ungefär så pass stort blir det pensionsbidrag, som den personal får erlägga som fått sin aflöning höjd från 864 till 1,368 kronor, och som nu genom denna lags antagande får sin pension höjd från, som nu är, 634 kronor till 958 kronor. Kan det anses vara en obillig pålaga, som utskottet anser, att dessa böra vidkännas? Jag tror det ej och ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Thorsson: Herr talman! Jag ber att något få taga kammarens tid i anspråk med anledning af hvad herr Svensson i Skyllberg yttrade, att utskottet lämnats den upplysningen, att äfven med de pensionsbidrag, som personalen enligt utskottets förslag skulle betala, skulle icke $\frac{1}{3}$ af pensionsbeloppet gäldas af personalen.

Så vidt jag har mig bekant, och som det står angifvet här i vår reservation, ha vi fått en uträkning, hvori efter matematiska grunder den största personalen, omfattande dem, som äro afsedda att pensioneras vid 63 års ålder enligt utskottets förslag, skall, för att den skall täcka $\frac{1}{3}$ af sin egen pension, efter normala grunder inbetala 2,91 %. Däremot skulle förare och kvinn-

liga tjänstemän, om de skulle betala $\frac{1}{3}$ af sitt pensionsbelopp, få betala 4,75 % och den öfriga personalen 3,5 %.

Nu har, som herr vice ordföranden i utskottet yttrade, utskottet höjt pensionsbidragen med 0,4 % till 3,2 %. Det blir alltså på det sättet, att den i aflöningshänseende allra lägsta gruppen, den längst ställda, får lof att betala mer än $\frac{1}{3}$ af sin pension, och de bättre aflönade slippa undan med litet mindre. Det synes mig, att utskottet just på denna punkt har den svagaste ställningen uti hela sin beräkning, därför att det kan icke fränkommas, att järnvägsfolket har hitintills betalt 1 % högre pensionsbidrag än hvad de personer betalt, som äro pensionsberättigade enligt civilstatens pensionslag. Till detta har nu utskottet lagt 0,4 %, och genom denna sakernas ordning får nu järnvägsfolket betala omkring 50 % högre bidrag till sin pensionering, än hvad pensionärerna i civilstatens pensionskassa efter bestämmelserna göra.

Herr Carl Persson tyckte, att det skulle gå lättare för järnvägsfolket att betala detta bidrag, därför att de äro vana att betala. Jag medgifver, att man, om man är van vid en sak, måhända gör den med mindre krängel och bråk, men icke blir en sak därför rättvis. Medan civilstatens folk ända till för ett par år sedan icke bidrog med ett öre till sin pensionering, tycker man, därför att järnvägsfolket under hela tiden bidragit med 4 % af pensionsbeloppet till sin pensionering att det är riktigt och rätt att lägga på ännu en »vedpinne», och så kommer man till den gamla satsen: »Tål du den, så lägga vi på ännu en o. s. v.»

Jag vill icke heller vid denna punkt yrka bifall till någon framställning eller framkalla en votering i kammaren, men jag vill tillkännagifva, att jag ansluter mig till herr Neiglicks yrkande, då det är ett förbiseende af oss reservanter, att vi antagit Kungl. Maj:ts formulering i paragrafens första del, då denna formulering strider mot vissa ändringar utskottet föreslagit och där vi äro eniga med utskottet. Det är därför naturligt, herr talman, att jag biträder herr Neiglicks yrkande.

Herr *Kobb* instämde häruti.

Öfverläggningen förklarades härmed afslutad. Efter det herr talmannen framställt propositioner dels på godkännande af utskottets förslag till lydelse af paragrafen, dels ock på godkännande af det förslag, som under öfverläggningen framstälts af herr Neiglick, blef paragrafen godkänd med den af utskottet föreslagna affattningen.

10—19 §§.

Godkändes.

Efter föredragning härfpå af 20 § begärdes ordet af

Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)

Lag angående
rätt till
pension för
tjänstemän vid
statens
järnvägar.
(Forts.)

Herr Kobb, som yttrade: Jag skall icke länge upptaga kammarens tid, men kan icke underlåta att vid denna paragraf, då det gäller de finansiella funderingar, som utskottet haft, säga några ord.

Utskottet har gått ut från den grundtanken, att det skulle ställas så, att vid normal pensionering staten skulle betala $\frac{2}{3}$ och personalen $\frac{1}{3}$. Det är på denna grund, som beloppen nyss af herrarna blifvit något höjda. Detta säger utskottet vara normal pension, och då har det beräknat, att det skulle finnas en brist i kassan efter dessa grunder på 22,000,000 kronor. Om man följer den beräkningsgrunden, kan man se, att den är alldeles oriktig. Utskottet har gjort sina beräkningar på följande sätt, som man tydligen kan se vara inspirerad af herr Wijkanders motion. Resonemanget finnes återgifvet på sid. 72: Kommande afgifter 18,020,000, kapitalbehållning 10,400,000, alltså personalens bidrag 28,420,000. Statens bidrag skall vara dubbelt, således normalt 56,840,000. Man får då mycket riktigt en brist på 22,204,000 kronor. Men, om man nu i stället gjorde beräkningen några år fram i tiden, det vill säga, om kassan icke ordnas nu, och således personalen eller de pensionerade äta upp den behållning, som finnes i kassan, och det sålunda icke vore något kvar, skulle man finna, att det normala statsbidraget vore mycket mindre. Det är då tydligt, att beräkningsgrunden är oriktig. Om man däremot vill söka ordna denna sak ur försäkringsteknisk synpunkt, är den ytterst enkel. Här står på sid. 72, att skulderna utgöra 107,464,000 kronor. Skall nu staten svara för två tredjedelar och personalen för en tredjedel, framgår genast, att personalen skall svara för en tredjedel af 107,464,000 kronor, det vill säga, den skall svara för ungefär 36,000,000 kronor. Hvad finnes nu för att möta detta? Jo, det finnes de kommande afgifterna 18,000,000 kronor, det finnes kapitalbehållning 10,400,000 kronor, och det finnes de penningar, som under sista åren afsatts för personalens räkning, och som för närvarande innestå i statskontoret. Räknar man tillsammans dessa tillgångar, får man ungefär 30,000,000 kronor. Drager man detta belopp från de 36 miljonerna, återstår en brist på 6,000,000 kronor i stället för 22,000,000 kronor. Det är den brist i kassan, som personalen skulle täcka för att fullgöra, hvad som utskottet kallar de normala förbindelserna att nämligen betala en tredjedel af utgifterna för pensioneringen.

Jag har velat säga detta, för att man genom den tablå, hvilken utskottet satt upp på sidan 74, eljest får en felaktig uppfattning om personalens bidrag. Jag har för öfrigt intet yrkande.

Vidare anfördes ej. Paragrafen godkändes.

Slutstadgandet; rubriken.

Godkändes.

Utskottets i afd. A gjorda hemställan förklarades besvarad genom de af kammaren fattade, här ofvan omförmälda besluten.

Lag angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.
(Forts.)

Afd. B.

Öfvergångsbestämmelserna.

Godkändes.

Utskottets hemställan i afd. B bifölls i den mån den ej redan besvarats genom kammarens senast angifna beslut.

Härefter föredrogs utskottets *sist gjorda hemställan*; och yttrade därvid

Herr Thorsson: Herr talman! Jag har intet annat yrkande att framställa, än om bifall till utskottets framställning i föreliggande fråga. Men då här af herr Kobb under behandlingen af detta ärende framhållits, att utskottet icke så att säga tagit hänsyn till fonderingen i samma mån, som motionären önskat, anhåller jag få säga några ord. Det är naturligt, att en fråga af så vidtomfattande betydelse som denna icke gärna kan samla utskottets majoritet till ett positivt yrkande i motionens riktning. Det har dock varit mycket varma önskningsar att själfva denna finansiella fråga skulle kunna lösas på ändamålsenligt sätt, och det är därför, som utskottet har beslutat att begära en skrivelse till Kungl. Maj:t. Anledningen till den olägenhet som nu vidlåder hela denna pensionshistoria, och för hvilken staten nu får lof att betala åtskilliga millioner kronor för att täcka en under åren uppstående balans, är väsentligen den, att våra föregångare ha kastat på framtiden allt för mycket af hvad dåtiden skulle hafva gjort, och det är detta, som utskottet velat i viss mån förekomma genom att principiellt uttala sig för — åtminstone i motiveringen — att en tredjedel skulle fonderas, och att man beträffande de öfriga två tredjedelarna skulle skriva till Kungl. Maj:t angående en utredning, huru denna sak lämpligast skall kunna ske. Kunde det ske på det sättet, som i herr Kobbs motion angifvits, att riksgäldskontoret blefve den institution, som skulle förvalta dessa medel, ligger den tanken nära till hands, att staten samtidigt kunde i viss mån fungera som både långifvare och låntagare.

Jag har intet annat yrkande än bifall till utskottets hemställan. Jag har endast velat understryka dessa synpunkter.

Med herr Thorsson förenade sig herr *Branting*.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan blef af kammaren bifallen.

§ 4.

Följande nya motioner afgåfvos i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om sjukkassor, nämligen:

nr 313 och 314, af herr *Hagberg*; samt
nr 315, af herrar *Johansson* i Stockholm och *Tengdahl*.

Dessa motioner hänvisades omedelbart till särskilda utskottet nr 3.

§ 5.

Interpellation. Ordet lämnades härefter på begäran till

Herr Berg i Stockholm, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Med anledning af herr civilministerns vägran att besvara ett vid Andra kammarens sammanträde förliden fredag framställt och af kammaren enhälligt medgifvet spörsmål rörande utsträckt afgiftslindring å statens järnvägar vid skolbarns studieresor och vid utsändandet af s. k. feriebarn, fick sig tidningspressen redan följande dag tillställt meddelande om ett samtal, som expeditionschefen i civildepartementet, herr O. von Sydow, skulle haft om saken med en onämnd medarbetare i Svenska telegrambyrån. Enligt detta meddelande skulle herr expeditionschefen därvid till en början hafva lämnat en kort redogörelse för det i interpellationen berörda ärendets innebörd och behandling, detta i fullständig öfverensstämmelse med de upplysningar, som redan i själfva interpellationen härom af mig gifvits, hvarefter han uppgifves hafva uttalat sig äfven om de motiv, som skulle hafva förestafvat Kungl. Maj:ts beslut i frågan och särskildt bestämt herr civilministerns ställning till densamma.

Den senare delen af meddelandet, som jag för säkerhets skull anför ur Post- och Inrikes Tidningar (numret för den 17 maj), lyder sålunda:

»Rörande de motiv, som legat till grund för Kungl. Maj:ts beslut, erinrade expeditionschefen von Sydow till en början, att Riksdagen hos Kungl. Maj:t gjort framställning om inskränkning i fribiljettsystemet. Med anledning häraf och jämväl med hänsyn till statsjärnvägarnas ekonomi har Kungl. Maj:t under senare åren tagit såsom princip att såvidt möjligt indraga eller minska de förmåner, i afseende på fribiljetter eller prisnedsättningar, som

förut varit gällande, och att åtminstone icke göra ytterligare med- *Interpellation.*
gifvanden i sådan riktning. Hvad särskildt angår det nu ifråga- (Forts.)
varande fallet, som ju i och för sig syntes mycket behjärtans-
värdt, sade expeditionschefen sig hafva anledning antaga, att de-
partementschefen ansett det kunna sättas in fråga, huruvida icke
rätta vägen vore, att å ecklesiastikdepartementets hufvudtitel upp-
föra ett anslag för att användas till beredande af nedsättning i
kostnaderna för skolbarnens ifrågavarande resor, och att väl också
kommunerna i främsta rummet borde bidraga till dessa kostna-
der. Expeditionschefen meddelade i detta sammanhang, att på
liknande sätt förfarits i andra fall. Så exempelvis hade Riksdagen
i enlighet med Kungl. Maj:ts framställning uppfört ett an-
slag på 8:de hufvudtiteln till bekostande af elevers vid Tomte-
boda blindinstitut ferieresor. Därvid framhölls det principiellt
oriktiga, att statsjärnvägarna skulle genom nedsättning i biljett-
priset bidra till nedbringande af kostnader, som i själfva verket
borde drabba andra hufvudtitlar, och att dylika nedsättningar
vore ägnade att ingifva en felaktig föreställning om statsbanornas
ekonomiska resultat.»

För den händelse det sålunda till pressen utsända meddelan-
det verkligen korrekt återgifver ett af hr expeditionschefen gjort
uttalande, är det tydligen att betrakta såsom en sorts kommuniké,
af hvilken framgår, att hr statsrådet och chefen för civildeparte-
mentet visserligen anser det i interpellationen berörda önskemålet
vara »mycket behjärtansvärdt», men att han närmast är böjd för
det antagandet, att detsamma helst borde tillgodoses genom ett
särskildt härför afsedt anslag.

Får meddelandet i fråga så tolkas, skulle därmed från hr
civilministern — ehuru visserligen genom förmedling af expedi-
tionschefen och Svenska telegrambyrån — hafva åt de för barnens
studieresor och landsbygdsvistelse intresserade gifvits en förhopp-
ning, för hvars uppfyllande (i fall nämligen ett sådant är möjligt)
de skulle blifva honom synnerligen tacksamma.

Den tanke angående tjänligaste sättet för ändamålets vinnande,
som genom nu omnämnda meddelande blifvit hr civilministern
tillskrifven, har gifvetvis alltifrån skolreseverksamhetens begynnelse
legat mycket nära till hands. Hittills har man emellertid ryggat
tillbaka från hvarje försök att slå in på den därigenom anvisade
vägen, enär det vid första påseendet förefallit, som om därmed
skulle vara förbundna en mängd praktiska svårigheter af ganska
afskräckande art. Man har föreställt sig, att det ingalunda
kunde vara lämpligt, att motiverade och specificerade ansök-
ningar om delaktighet i det påtänkta statsanslaget skulle inströmma
till Kungl. Maj:t från alla ledare af skolbarns studieresor och
alla utsändare af s. k. feriebarn, att vidare Kungl. Maj:ts kansli
och statsrådets ledamöter skulle år efter år upptagas med pröf-
ning af samtliga dessa ansökningar äfvensom med upprättande

Interpellation. och föredragande af förslag till anslaget fördelning, samt att slutligen alla de beviljade små penningebeloppen skulle genom vederbörande statsmyndigheters försorg tillställas de rundt om i landet kringstridda sökandena och af dessa kvitteras o. s. v. Men gifvet är, att om tanken på ett enkom för skolreseverksamheten afsedt statsanslag verkligen af hr civilministern befunnits rekommendabel, måste han också hafva tänkt sig något enkelt och praktiskt sätt för undvikande af de mångahanda svårigheter och olägenheter, hvilka man hittills i allmänhet trott vara oskiljaktigt förknippade därmed. För skolreseverksamhetens vänner skulle detta vara särdeles glädjande, ty för dem är det uppenbarligen alldeles likgiltigt, om deras syfte vinnes genom det ena medlet eller genom det andra — förutsatt att det vinnes på ett något så när tillfredsställande sätt.

Så länge det pressmeddelande, hvarom här är fråga, endast föreligger i form af en tidningsintervju, har man ju emellertid ingen som helst säkerhet för att detsamma noggrant och utan missuppfattning återgifver herr civilministerns verkliga åsikter och afsigter. Af denna orsak har jag ansett mig böra bereda honom tillfälle att genom ett direkt uttalande i Andra kammaren lämna fullt tillförlitligt besked härom.

Ett dylikt besked skulle visserligen enligt min öfvertygelse mycket väl kunnat gifvas genom ett svar å min förliden fredag framställda interpellation, hvilken naturligtvis icke i ringaste mån äsyftade något sådant ingrepp i styrelsemaktens verksamhet, som genom regeringsformens § 90 förbjödes, och hvilken till yttermera visso genom själfva sin formulering uttryckligen angaf, att den icke afsåg de motiv, som förestafvat ett Kungl. Maj:ts beslut, utan uteslutande de skäl, hvilka bestämt herr civilministerns egen uppfattning i den omhandlade frågan. Härvid vill jag dock för tillfället icke uppehålla mig, enär syftet med min föregående interpellation ingalunda varit att bringa en konstitutionell fråga under debatt, utan blott att af hr civilministern erhålla upplysning om hans åsikter och planer beträffande nämnda frågas lösning, på det att skolreseverksamhetens främjare och vänner måtte med ledning häraf kunna bedöma, i hvilken riktning deras sträfvan den för framtiden lämpligast skola läggas.

Med stöd af det anförda tillåter jag mig anhålla om kammarens medgifvande att till herr statsrådet och chefen för civildepartementet få ställa följande vördsamma spørsmål:

1. Anser herr statsrådet den sedan många år tillbaka bedrifna verksamheten för skolbarns studieresor och för utsändandet af s. k. ferieborn vara af så behjärtansvärd art, att den förtjänar kraftigare understöd från det allmännas sida, än för närvarande är densamma beredt?

2. Anser herr statsrådet, att rätta medlet för beredande af

ett dylikt kraftigare understöd vore uppförandet i riksstaten af *Interpellation.*
ett särskildt anslag för ifrågavarande ändamål? (Forts.)

3. Har herr statsrådet föranstaltat om sakkunnig utredning rörande den praktiska lämpligheten och utförbarheten af ett dylikt sätt för frågans lösning, eller har herr statsrådet för afsikt att föranstalta om en sådan?

Denna framställning blef på begäran bordlagd.

§ 6.

Härefter erhöilla ordet af

Interpellation.

Herr Lindley, hvilken anförde: Herr talman, mina herrar! Enligt uppgift lär envoyén E. Günther f. n. befinna sig i Stockholm i samband med lösandet af diverse tvistefrågor vid järnvägarne. Ett lämpligt tillfälle föreligger därför att utnyttja besöket för att äfven få den norrländska stufveriarbetaraftalstvistens nöjaktigt ordnad. På grund häraf ber jag att till herr statsrådet och chefen för civildepartementet få framställa följande spörsmål:

Har någon anmodan utgått från regeringen till envoyén E. Günther om att — gemensamt med de öfriga ledamöterna i 1908 års förlikningskommission — sammanträda för att söka lösa denna aftalstvist.

Den af herr Lindley gjorda framställningen blef likaledes lagd på bordet.

§ 7.

Herr talmannen gaf vidare ordet till

Herr vice talmannen; och yttrade denne: Herr talman! Jag tillåter mig hemställa, att vid det plenum, som kommer att äga rum nästkommande fredag förmiddag, bland två gånger bordlagda ärenden på föredragningslistan först uppsättes statsutskottets utlåtande n:o 75, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående uppförande af en elektrisk kraftstation vid Porjusfallen i Stora Lule älf samt i ämnet väckta motioner, och näst därefter bevillningsutskottets betänkande n:o 23, i anledning af dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning med tulltaxa för inkommande varor, dels ock i ämnet väckta motioner, och därefter följande och öfriga ärenden i den ordning, de förekomma på dagens föredragningslista.

Denne hemställan bifölls af kammaren.

§ 8.

Anmäldes och godkändes följande förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen:

från statsutskottet:

nr 104, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upphörande af Endre pastorats prebendeegenskap;

nr 105, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående fördelning af medel till främjande af nykterhet och motarbetande af dryckenskapens följder; och

nr 107, angående anvisande af anslag till förstärkning af arbetskrafterna inom statskontoret; samt

från bevillningsutskottet:

nr 109, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändrad lydelse af 15 § i förordningen den 9 juni 1905, angående försäljning af brännvin; och

nr 110, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse af 2, 12, 13 och 21 §§ i förordningen angående tillverkning af brännvin den 11 oktober 1907.

§ 9.

Vidare anmäldes och godkändes Riksdagens kanslis förslag till paragrafer i riksdagsbeslutet:

nr 16, angående förslag till ändrad lydelse af 7 och 9 §§ i lagen om val till Riksdagen;

nr 17, angående förslag till ändrad lydelse af §§ 25 och 28 i förordningen om kommunalstyrelse i stad, §§ 11 och 14 i förordningen om kommunalstyrelse i Stockholm samt §§ 6 och 8 i förordningen om landsting;

nr 18, angående utarbetande af lag om husrannsakan;

nr 19, angående rätt för kvinna att innehafva klockarebefattning;

nr 20, angående ändring af eller tillägg till 154 § utskönningslagen;

nr 21, angående beredande af möjlighet för vissa samhällen att på mindre betungande villkor med full äganderätt komma i besittning af gatumark, som upplåtits till allmänt begagnande;

nr 22, rörande ändrad lydelse af 59 § i lagen angående väghållningsbesvärets utgörands på landet;

nr 23, angående sättet för likviderande af förfallen skuld å statslån till Östra Blekinge järnvägsaktiebolag;

nr 24, angående utredning beträffande erforderligheten af skärpta föreskrifter i fråga om kontroll å brännvinsförsäljningsbolagens verksamhet;

nr 25, angående ändrad lydelse af § 17 i förordningen om landsting den 21 mars 1862;

nr 26, angående förordning om ändrad lydelse af 3, 8, 41 och 58 §§ i förordningen den 18 september 1908 angående stämpelafgiften;

nr 27, i fråga om förordning angående vissa bestämmelser rörande gränstrafiken mellan Sverige och Norge; och

nr 28, angående reglemente för riksbankens styrelse och förvaltning.

§ 10.

Justerades protokollsutdrag.

§ 11.

Till bordläggning anmäldes bankoutskottets memorial, nr 24, med förslag till åtskilliga stadganden att införas i det nya reglementet för riksgäldskontoret.

§ 12.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr *Malmberg* under 2 dagar fr. o. m. den 18 maj,
 » *Broström* » 2 » » » 19 »
 » *Thyrén* » 2 » » » 19 » och
 » *Thorsson* » den 19 maj.

Kammarens ledamöter åtskildes härpå kl. 1,15 på natten.

In fidem

Per Cronvall.