

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1912. Andra kammaren. Nr 51.

Tisdagen den 21 maj.

Kl. 12 på dagen.

Förhandlingarna leddes vid detta sammanträde af herr vice talmannen.

§ 1.

Justerades de vid kammarens sammanträde den 15 innevarande maj förda protokollen.

§ 2.

Upplästes följande till kammaren inkomna sjukbetyg:

Talmannen i Riksdagens Andra kammare herr Axel Swartling lider af luftrörskatarr och är därför tills vidare hindrad att delta i Riksdagens arbete, hvilket intygas.

Stockholm den 20 maj 1912.

E. G. Johnson,

legit. läkare.

Härefter yttrade herr vice talmannen: Samtidigt med att jag hemställer, att det upplästa sjukbetyget måtte läggas till handlingarna, ber jag att få föreslå, att kammaren behagade åt mig uppdraga att till kammarens högt värderade talman framföra en hälsning under uttalande af kammarens lifliga förhoppning om hans snara tillfrisknande.

Denna hemställan bifölls af kammaren.

Vidare upplästes ett till kammaren inkommet läkarbetyg, så lydande:

Att herr presidenten Alb. Petersson i följd af hornhinneinflammation (*Ulcus corneae oc. sin*) tills vidare är förhindrad att delta i riksdagsarbetet, intygar på heder och samvete.

Stockholm den 20 maj 1912.

U. Hellgren.

Med. Dr.

Andra kammarens protokoll 1912. Nr 51.

§ 3.

Herr *Brantings* vid nästföregående sammanträde gjorda, men då bordlagda anhållan att till herr statsrådet och chefen för civildepartementet få framställa spörsmål, som nu föredrogs, blef af kammaren bifallen.

§ 4.

Härpå föredrogs, men blefvo ånyo lagda på bordet konstitutionsutskottets utlåtande nr 37 och första särskilda utskottets utlåtande nr 9.

§ 5.

Svar å interpellation.

Ordet lämnades härefter till

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet friherre Adelswärd, som anförde: Herr talman, mina herrar! Med kammarens begifvande har herr Lithander till mig framställt följande interpellation:

»Är från regeringens sida att förvänta åtgärder, som afse ett ytterligare betryggande af sjöfarandes säkerhet.»

Det framgår af det anförande, som den ärade interpellanten fogat till sin fråga, att han hufvudsakligen afsett *dels* lagstiftning i syfte att trygga säkerheten ombord å fartyg och *dels* anordningar vid rikets kuster till beredande af räddning åt skeppsbrutna.

Då jag nu går att besvara den till mig ställda frågan, ber jag till en början få erinra därom, att Kungl. Maj:t på förslag af kommerskollegium den 21 december 1906 uppdrog åt en kommitté att efter verkställd utredning afgifva förslag till bestämmelser angående kontroll å fartygs sjövärdighet äfvensom beträffande andra därmed i samband stående ämnen, därvid jämväl borde tagas i öfvervägande frågan om ändrade föreskrifter angående passagerarångfartygs byggnad, utrustning och begagnande.

Den 9 mars 1909 afgaf kommittén särskildt betänkande med förslag till förordning angående båtar och andra bärgningsredskap, som fartyg skola medföra, och den 13 juli 1909 utfärdade Kungl. Maj:t en förordning angående båtar och andra bärgningsredskap å fartyg i nordsjö- och vidsträcktare fart.

Sitt slutliga betänkande afgaf kommittén den 16 december 1910. Härvid öfverlämnade kommittén åtskilliga författningsförslag i ämnet, af hvilka de viktigaste äro följande tre, nämligen *förslag* till ändrad lydelse af vissa §§ i sjölagen, *förslag* till förordning om hvad i vissa afseenden skall iakttagas beträffande fartygs sjövärdighet, utrustning och lastning samt *förslag* till lag om tillsyn å fartyg. Öfver ifrågasvarande kommittébetänkande, som är af en afsevärd omfattning och berör en mångfald grannliga och svårlösta frågor, har kommerskollegii utlåtande infordrats. Enligt hvad collegium på därtill af mig gifven anledning i skrifvelse till mig den 17 sistlidna april meddelat, kan collegii behandling af detta ärende beräknas varda afslutad under nästinstundande juni eller juli månad. Som länsstyrelsernas utlå-

tanden öfver betänkandet redan infordrats — det har skett genom kollegium — och inkommit samt kollegium lämnat öfriga intresserade tillfälle att yttra sig i ämnet, kan man beräkna, att ärendets beredning inom finansdepartementet och justiedepartementet, dit detsamma i vissa delar hör, skall kunna taga sin början under den stundande sommaren. Det är också min förhoppning, att trots ämnets vidlyftighet och svårighet förslag till definitiv lagstiftning på förevarande område skall kunna föreläggas Riksdagen nästa år. Jag anser mig emellertid böra gifva till känna, att man i kommerskollegium, enligt hvad jag inhämtat, fattat sin uppgift i den föreliggande frågan sålunda, att man jämsides med behandlingen af förslagen till definitiva bestämmelser i förevarande afseende jämväl har tagit under ompröfning, huruvida och i hvad mån en provisorisk lagstiftning i ämnet omedelbart kan och bör åvägabringas.

Bland bestämmelser på hithörande område har den ärade interpellanten särskildt fäst uppmärksamheten på sådana, som röra dels lifräddningsbåtar och annan räddningsredskap ombord å fartyg och dels obligatorisk trådlös telegraf å vissa fartyg.

Bestämmelser i förstnämnda afseende finnas, såsom jag redan omförmält, på senare tid utfärdade, såvidt angår fartyg, som gå i Nordsjö- och vidsträcktare fart. Bestämmelser för fartyg i Östersjö- och insjöfart komma att meddelas snarast möjligt och senast i sammanhang med den öfriga lagstiftningen angående säkerhet till sjöss.

Frågan om anbriggande af trådlös telegraf å vissa fartyg är icke berörd i sjösäkerhetskommitténs betänkande. Emellertid kommer, hvarom också interpellanten erinrat, den 4 juni detta år att i London öppnas en internationell konferens rörande trådlös telegrafering. Vid denna konferens kommer jämväl svenska regeringen att vara representerad genom ombud, som den 1 april detta år blifvit af Kungl. Maj:t förordnade.

Det är ännu för tidigt att afgöra, huruvida bestämmelse om skyldighet att hafva trådlös telegraf å vissa svenska fartyg kan komma att inrymmas i den nya svenska sjösäkerhetslagstiftningen sådan den först kan komma att framträda. I hvarje fall kan något bestämdt ståndpunktstagande härutinnan icke komma i fråga förr än tidigast efter nämnda internationella konferens afslutande. Så mycket kan emellertid redan nu sägas, att den allmänna tendensen hos de sjöfartsidkande staterna går i den riktning, som interpellanten synes afse. Jag tror mig också kunna försäkra, att regeringen icke skall underlåta att för Sveriges vidkommande taga de mått och steg, som utvecklingen i förevarande hänseende kräfver.

Förutom vid sjösäkerhetslagstiftningen har den ärade interpellanten fäst särskildt afseende vid de praktiska anordningarne vid rikets kuster i sjösäkerhetens tjänst. I sådant afseende har interpellanten särskildt önskat erfara, i hvad mån regeringen kan finna anledning att stödja den frivilliga verksamhet, som utöfvas af svenska sällskapet för räddning af skeppsbrutna. Härå kan jag för tillfället icke svara annat, än att nämnda sällskap icke gifvit till känna någon önskan om eller behöf af statsunderstöd, i följd hvaraf regeringen gifvetvis icke haft anledning att taga under ompröfning det af interpellanten å bane

Svar å interpellation.
(Forts.)

Svar å interpellation.
(Forts.)

bragta spör-målet. Jag tillåter mig emellertid erinra därom, att staten utförvar en verksamhet i samma syfte som nämnda sällskap, i det att genom lotsverkets försorg och med medel, som stå till deras förfogande, inrättats lifräddningsanstalter vid rikets kuster, samt i mån af tillgång på medel denna verksamhet är afsedd att alltjämt fortsättas.

Om det befinnes nödigt att göra större uppoffringar än hittills för lifräddningsanstalter vid rikets kuster, synes det således lämpligare, att staten utvidgar sin egen verksamhet än att anslag lämnas till ett enskildt sällskap.

Det är dock naturligt, att nämnda sällskaps verksamhet, som i själfva verket endast afser att supplera hvad från statens sida i förevarande afseende göres, från regeringens sida följes med största intresse och erkännande.

Vidare yttrade:

Herr Vennersten: Herr Lithander, som af sjukdom är förhindrad att bevista dagens sammanträde, har anmodat mig att å interpellantens vägnar till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet framföra ett tack för det afgifna svaret.

Jag har icke något annat att tillägga än den förhoppning, hvilken jag förmodar är mycket allmän, att de åtgärder, som äro planerade, skola befinnas vara ägnade att öka säkerheten till sjöss och att främja alla de offentliga eller enskilda sträfvanden, som afse samma mål. Jag skall sålunda icke inlåta mig på att i detalj beröra, hvad herr statsrådet och chefen för finansdepartementet nu har låtit oss veta. Af det hela syntes mig framgå, att herr statsrådet hyser lifligt intresse för den föreliggande frågan och att intet skall från hans sida försummas, för att den stora katastrofen må på vårt räddningsväsendes område lämna sådana spår efter sig, att vi ha anledning att räkna oss till dem, som af den stora olyckan ha dragit nyttiga lärdomar.

Herr Ödman: Herr talman, mina herrar! Då jag varit ledamot utaf den af herr statsrådet omnämnda sjöfartssäkerhetskommittén, kan jag icke undandra mig att här lämna några upplysningar och i öfrigt konstatera riktigheten af, hvad herr statsrådet här nämnt.

Vi ha inlämnat vårt betänkande, där alla möjligheter äro iakttagna för att göra säkerheten på fartygen så stor som möjligt. Detta gäller såväl handelsfartyg som passagerarefartyg. Visserligen hade icke Titanicolyckan skett, när vi lämnade vårt betänkande från oss, men jag tror mig kunna försäkra, att vi icke hade gjort några tillägg särskildt af den anledningen, ty sådana saker har man ju att förutse, när man skall lagstifta på sjöfartssäkerhetens område. Det gläder mig därför, att herr statsrådet har lofvat att snarast möjligt låta betänkandet komma under behandling, så att vårt förslag möjligen kan bli lag, ty den här nämnda olyckan har ju påskyndat denna lagstiftning i många fall.

En sak, som vi dock mera än annat väntat på med afseende å sjöfartssäkerhetslagstiftningen, är att få en lag för de mer och mer förekommande motorfartygen och motorbåtarna. På senare åren har

motordriften i synnerligen hög grad utvecklats och kommit till användning icke minst på sjön. Motorbåtarne hafva i många fall i vår skärgård tagit passageraretrafiken om hand, särskildt på västkusten, där jag känner till förhållandena. Och det sker utan den ringaste kontroll hvarken i fråga om båtarnes säkerhet, lifräddningsanordningarna, passagerareantalet eller befälhafvarens kompetens. Ingenting är föreskrifvet, utan dessa båtar hålla på med att alldeles vid sidan af lagen taga passagerare från de legaliserade ångfartygen. Detta är ett bekymmer, som vi hafva sett uppkomma på ett par år, och vi hafva äfven tillskrifvit regeringen. Den föregående regeringen fick en påminnelse, men ingenting har blifvit gjordt. Det säges, att man väntar på det nämnda förslaget, och det är därför så mycket mera nödigt och nödvändigt, att detta blifver lag så fort som möjligt, ty om det skulle ske någon olycka med dessa motorfartyg under tiden, så kan man säga, att det kommer för oss att blifva — en Titanicolycka, ty därvidlag hafva vi förutsatt, att en olycka kan ske och detta när som helst.

Det finnes som sagdt ingen lagstiftning för dessa båtar. Hvilken landtman som helst kan sätta sin dräng att föra en motorbåt med passagerare och öfverlasta båten, och denne man känner icke till ens de enklaste sjövägsreglerna. Han vet icke ens på hvilken sida han skall passera ett mötande fartyg, hvilket kan leda till svåra olyckor.

Kommer kommittéförslaget att upphöjas till lag, så komma äfven motorfartygen in under lagens bestämmelser, ty i förslaget är ordet ångfartyg utbytt mot ordet maskindrifna fartyg.

Jag har för öfrigt ingenting mer att säga, men har velat lämna dessa upplysningar och jag ber att få tacka herr statsrådet för att han lofvat taga ärendet snarast möjligt under behandling, ty nationen väntar.

§ 6.

Till behandling företogs nu statsutskottets utlåtande, nr 110, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för år 1913 till fortsättande af utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna m. m. samt en i ämnet väckt motion.

*Ansl. anslag
för ytter-
ligare ett
järnvägsspår
mellan Rön-
ninge och
Järna m. m.*

I en till Riksdagen aflåten, till statsutskottets förberedande behandling öfverlämnad proposition af den 19 april 1912 hade Kungl. Maj:t, under återopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen

att under förbehåll af upplåtelse af mark m. m. enligt viss, i protokollet närmare omförmäld utfästelse besluta dels att fortsätta arbetet med utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna och därvid framtida banan öfver Södertälje kanal på bro af 26 meters fri höjd med rörlig öppning (klaff) söder om nuvarande järnvägsöfvergången samt anordna station å Näset, dels att utlägga bispår till Södertälje stad och ombygga stationen därstädes, allt i hufvudsaklig öfverensstämmelse med Södertäljekommissionens förslag och för en beräknad kostnad af 5,374,200 kronor, däri inberäknadt

Ang. anslag för ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna m. m. viss kostnad för Norra Södermanlands järnvägs anslutning till stationen å Näset; och att för ändamålet bevilja ett anslag för år 1913 af 2,900,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1912 af tillgängliga medel utanordna högst 1,250,000 kronor.

(Forts.)

I sammanhang härmed hade utskottet till behandling förehaft en i Första kammaren af herrar *Lamm* och *J. Nilsson* väckt motion, nr 110, däri hemställes, att Riksdagen, med afslag å Kungl. Maj:ts ofvannämnda proposition, måtte besluta, att arbetet med utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna skulle fortsättas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med i propositionen omförmälda alternativ 4 (»Värdsholmslinjen») för en beräknad kostnad af 4,262,000 kronor, samt att för ändamålet måtte beviljas ett anslag för år 1913 af 2,900,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1912 af tillgängliga medel utanordna högst 1,250,000 kronor.

Utskottet hemställde,

1. att Riksdagen i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande proposition måtte

a) under förbehåll af upplåtelse af mark m. m. enligt viss, i statsrådsprotokollet för den 19 april 1912 närmare omförmäld utfästelse besluta dels att fortsätta arbetet med utläggning af ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna och därvid framdraga banan öfver Södertälje kanal på bro af 26 meters fri höjd med rörlig öppning (klaff) söder om nuvarande järnvägsöfvergången samt anordna station å Näset, dels att utlägga bispår till Södertälje stad och ombygga stationen därstädes allt i hufvudsaklig öfverensstämmelse med Södertäljekommissionens förslag och för en beräknad kostnad af 5,074,200 kronor, däri inberäknadt viss kostnad för Norra Södermanlands järnvägs anslutning till stationen å Näset; och

b) för ändamålet bevilja ett anslag för år 1913 af 2,900,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1912 af tillgängliga medel utanordna högst 1,250,000 kronor; samt

2. att herrar *Lamm* och *Nilsson*s förenämnda motion icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Reservation hade afgifvits af herrar *Lamm* och *J. Nilsson*, som ansett, att utskottet bort hemställa om afslag å Kungl. Maj:ts förevarande proposition samt bifall i stället till den af dem uti ämnet väckta motionen.

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, gaf herr vice talmanen på begäran ordet till

Herr *Lemke*, som yttrade: Herr vice talman, mina herrar! Genom det beslut, som Första kammaren i lördags fattat i det föreliggande ärendet, har frågan kommit i ett sådant läge, att äfven om det prak-

tiskt taget vore möjligt att genom sakskal förmå denna kammare att fatta ett annat beslut i öfverensstämmelse med de utan allt tvifvel inom sakkunniga tekniska kretsar mest och alldeles afgjordt härskande åsikterna, för hvilka jag är en af representanterna, skulle jag ändock icke anse ett sådant beslut nu vara lyckligt. Det skulle nämligen medföra ytterligare ett uppskof, och dubbelspårsbyggandet mellan Rönninge och Järna kan icke och bör icke längre uppskjutas.

*Ang. anslag
för ytter-
ligare ett
järnvägsspår
mellan Rön-
ninge och
Järna m. m.
(Forts.)*

Frågan har varit och är så svår att rätt afväga och bedöma, att jag vågar tro, att jag icke gör mig skyldig till någon ohöflighet, om jag påstår, att flertalet af Riksdagens ledamöter icke kunnat fullt penetrera densamma i alla dess detaljer eller fatta en på verklig, grundlig sakkunskap i frågan fotad ställning till och uppfattning af densamma. Den har också så länge varit föremål för behandling och utredning, att den nu helt säkert löses i trötthetens tecken under dessa Riksdagens sista, alltför arbetssamma dagar, då tyvärr mångt och mycket icke hinner komma till sin rätt. Ingen kan lifligare än jag med afseende å denna fråga beklaga detta, men naturligtvis skulle jag icke vara nog förmäten att under dessa bråda förhållanden taga kammarens tid i anspråk för detta anförande, om det vore allenast mina egna personliga åsikter, som jag nu här framförde. Så är emellertid långt ifrån fallet.

Till en början må jag då få konstatera, att af den s. k. Södertäljekommissionens fyra tekniskt sakkunniga ledamöter var det endast en, som stod på den sidan, som sedan statsutskottets majoritet biträdt; de andra tre sakkunniga ansågo alla, att den s. k. Vårdsholmslinjen bort främst förordas. Kommissionens föga kategoriska slutkläm torde vara frukten af en kompromiss, som blifvit afgörande för utgången nu. Men det är icke blott dessa tre teknici, som representera den angifna ståndpunkten, utan jag kan försäkra herrarna, att det inom tekniskt sakkunniga kretsar råder en alldeles förhärskande mening med afseende å valet af byggnadslinje emot den, som i detta hänseende nu segrat i medkammaren och som sammanfaller med statsutskottets ståndpunkt. Åtminstone har icke jag under dessa senare veckor, då frågan med ifver och intresse varit föremål för öfverläggningar man och man emellan inom och utom ingenjörsföreningar, funnit någon annan åsikt än den, att Vårdsholmslinjen borde komma till utförande.

Under sådana förhållanden torde det icke vara för mycket begärdt, om dessa teknici och trafikmäns åsikter åtminstone finge en plats i kammarens protokoll, och det är också på uppmaning af många kolleger till mig utom Riksdagen, som jag nu dristat mig att begära ordet. Den dag kan måhända komma inom en ej alltför långt aflägsen tid, då Riksdagen just på grund af beskaffenheten af det beslut, som nu kommer att fattas, af en eller annan anledning står inför en ny Södertäljefråga, och det kan då kanske blifva af nytta att läsa denna dags protokoll.

Emellertid, så som frågans läge nu är, skall jag icke uppehålla eller besvara herrarna med det tämligen omfattande och på objektiva sakskal hvilande anförande, som jag annars tänkt komma med, utan jag skall inskränka mig till att i några breda, korta drag angifva de

*Ang. anslag
för ytter-
ligare ett
järnvägsspår
mellan Rön-
ninge och
Järna m. m.
(Forts.)*

hufvudsynpunkter, som för mig och mina meningsfränder varit afgörande vid valet af den byggnadslinje, som vi ansett ur alla synpunkter, såväl ur järnvägstrafikens som vattenvägarnas och Södertälje stads samt sist, men icke minst, ur statsfinansiell synpunkt bort komma till utförande.

Jag tillåter mig då att först göra en liten rekapitulation af järnvägsstyrelsens hufvudsynpunkter i fråga om Glasbergalinjen. Det har uttalats förvåning öfver, att järnvägsstyrelsen än i dag, då valet står mellan tvenne andra linjer, vidhåller Glasbergaständpunkten. Den, som ser denna sak ur rent järnvägsintressesynpunkt och med rent teknisk blick, skall dock icke förvåna sig däröfver; snarare är det min åsikt, att järnvägsstyrelsen skulle illa ha fyllt sin plikt, om den icke fasthållit vid denna linje. Järnvägsstyrelsens skyldighet är naturligtvis att se frågan hufvudsakligen och uteslutande ur den järnvägstrafiks synpunkt, som den har att bevaka och leda. Om man ser på Glasbergalinjen, skall man finna, att den framgår i nära nog rak linje från Rönninge till kanalöfvergången, som den svänger öfver med en kurva af stor radie för att sedan direkt ingå till statsbanelinjen. Ingen af de andra linjerna har ett sådant planläge som denna linje, och dessutom besitter densamma den förmånen, att Södertälje stad kommer att ligga vid hufvudlinjen. Järnvägsstyrelsen har i alla sina utlåtanden mycket skarpt betonat, att ärven om Glasbergalinjen är längre än de andra linjerna, är denna linje dock den för den framtida trafiken förmånligaste. Kostnaderna äro alldeles icke någon afgörande faktor härvidlag i jämförelse med den omständigheten, att med Glasbergalinjen undvikes en grenbanetrafik, hvilken, såsom järnvägsstyrelsen skarpt betonar, blir en mycket kostsam och svår sak att för all framtid uppehålla. Järnvägsstyrelsen har därför också uttalat den fundamentala satsen, att »en tillfredsställande lösning af hela denna järnvägsfråga förutsätter hufvudlinjens framdragande genom Södertälje stad».

Om det nu emellertid är så, att Riksdagen vill upprifva beslutet om Glasbergalinjen, står ju valet mellan de båda andra linjerna. Ser man då först på Näslinjen, skall man finna, att dess planläge är sådant, att det från det ställe, där linjen skiljer sig från nuvarande stambana, eller vid Igelsta, ända till dess att den enligt förslaget återknyter sin förbindelse med stambanan långt norr om Ström, blott är kurva vid kurva; banan bildar, om jag så får säga, en gigantisk S-kurva. Skillnaden mellan Näslinjens tracé — hvarmed menas samtliga lutnings- och kurvförhållanden — och Vårdsholmslinjens tracé är högst afsevärd, och en jämförelse utfaller gifvetvis till förmån för den senare linjen. Skillnaden är i själfva verket så stor, att under det Vårdsholmslinjen icke har någon kurva med så liten radie som 400 meter, så ligga icke mindre än 1,095 meter vid Näslinjen i sådan kurva, och, hvad värre är, 1,040 meter ligga samtidigt i en maximitlutning af 1:100. Det lider intet tvifvel, att, när de snabbgående, fjärrgående kontinentaltågen, som icke skola göra uppehåll vid Näslinjens station, skola trafikera denna linje, de icke kunna tillåtas hålla sin fart i dessa kurvor, samt att en väsentlig slitning af både bana och materiel skall uppstå.

Hvad beträffar de ekonomiska förhållandena med Näslinjen, är det känt, att det gjorts en hel del erbjudanden från Södertälje stad, äfvensom att kostnadsförslagets siffror underkastats en del mer eller mindre tillförlitliga manipulationer; man har infordrat entreprenadkontrakt af danska entreprenörer m. m. Järnvägsstyrelsen har dock på flera ställen i sina utlåtanden högst betydligt reducerat dessa erbjudandens värde, och styrelsen uttalar slutligen för sin del det omdömet, att man vid valet af linje icke bör tillmäta dessa saker någon afgörande betydelse.

Ser man vidare på Näslinjens läge i terrängen och särskildt ur Södertälje stads synpunkt, skall man finna, att hela det härliga s. k. Näset, som är afsedt att exploateras till ett villa- och industrisamhälle, blir i stort sedt alldeles sönderstyckadt genom denna Näslinje. Midt i Näset skulle stationen komma att ligga, och från bron i norr till Strömsviken i söder skulle banan gå fram på mycket höga järnvägsbankar. Hela Näset blir alltså deladt i två delar, mellan hvilka det framdeles blir svårt att få någon kommunikation. En sådan kan ju icke ske öfver bangårdens spårssystem, och genom bankarnas höga jordvallar skulle enligt förslaget endast tvenne vägportar leda, hvilket naturligtvis icke kan blifva tillräckligt i en framtid. Det hade icke varit så mycket att säga om Näslinjen, om dess station kunnat förläggas vid en af Nässets utkanter, antingen uteder Katthafvet eller efter Igelstaviken, så att Näset kunnat blifva fritt för exploatering. Stationen hade då äfven fått ett bättre läge med hänsyn till det uppväxande villastadssamhället. Efter mitt och mångas förmenande är Näslinjens planläge synnerligen olämpligt med hänsyn till den framtida utvecklingen, och jag är öfvertygad om, att, när Södertäljeborna en gång få se denna linje med sina höga jordbankar och sin station midt på Näset, det hela kommer att på dem göra ett helt annat intryck än nu.

En annan och kanske den största olägenheten med Näslinjen är grenlinjen ned till Södertälje nuvarande station. Denna grenlinje är icke blott den längsta af alla de föreslagna förbindelselinjerna, utan den har tillika en oerhördt dålig tracé. Den börjar med skarpa kontrakurvor med så högst ofördelaktigt liten radie som allenast 300 meter, rena växelkurvradier, och den har för öfrigt en lutning af 1 : 60, en lutning, som icke förekommer på någon stambana annat än i Norrland. Det säger sig själf, att en grenbanetrafik på en så illa lagd linje skall för all framtid blifva icke blott för Södertälje stads behof af snabba kommunikationer mellan staden och Stockholm, utan äfven för järnvägen, som skall trafikera denna bana, till en synnerligen stor olägenhet. Om järnvägsstyrelsen, såsom jag förut påpekat, i allmänhet har sagt, att detta är det väsentligaste felet hos alla linjer, utom Glasbergalinjen, framstår detta fel hos Näslinjen på det allra skarpare just genom den mycket otillfredsställande tracén på denna linje.

Det skulle vara mycket mer att tillägga, men, mina herrar, jag vet, att jag måste fatta mig kort, och, såsom herrarna kunna tänka sig af inledningen till mitt anförande, ämnar jag icke komma med något yrkande, och då tjänar det ju ingenting till att jag går i botten med frågan, såsom jag annars tänkt göra. Jag måste emellertid till

*Ang. anslag
för ytter-
ligare ett
järnvägs-
spår
mellan Rön-
ninge och
Järna m. m.
(Forts.)*

Ang. anslag sist rörande Näslinjen påpeka den stora olägenhet, som här yppar sig *för ytter-* i fråga om Norra Södermanlands järnvägs anslutning till den blifvande *ligare ett* Näslinjens station. Det torde väl icke tjäna någonting till att invagga *järnvägsspår* sig i några förhoppningar om, att denna anslutning kan ske annat än *mellan Rön-* på statens bekostnad. Ifrågavarande järnväg har ju själf icke sådan *ninge och* ekonomi, att den kan bekosta denna, äfven om den skulle kunna *Järna m. m.* tvingas därtill, och det torde väl vara tvifvelaktigt, om så kan ske, med de koncessionsbestämmelser, som gälla för densamma, och då återstår intet annat alternativ, än att den skulle ligga kvar vid den nuvarande Saltskogs station. I framtiden komme då från denna enskilda bana att äga rum en trafik, hvilken brukar betecknas med det karakteristiska ordet »saxning». D. v. s., Norra Södermanlands järnvägståg skulle först gå ned på den nuvarande linjen till Södertälje station och sedan upp igen på den nya Näslinjens förbindelselinje, innan den finge anknytning med statsbanan. Man torde icke behöfva vara trafikman eller tekniker för att inse a priori, att en sådan trafik är omöjlig. Järnvägen måste på ett eller annat sätt, det må nu till sist blifva på statens bekostnad, få direkt anslutning till Näslinjens station.

(Forts.)

Om man ser på den statsfinansiella sidan af Vårdsholmslinjen, skall man finna, att kommissionen har beräknat, att denna linje skulle blifva 1,158,000 kronor billigare än Näslinjen. Nu har det ju, såsom jag nyss berörde, gjorts åtskilliga modifikationer i denna kostnads-summa genom att man hänvisat till entreprenadkontrakt, enligt hvilka byggnadsarbetena skulle kunna utföras billigare, än hvad kommissionen föreslagit för Näslinjen. Södertälje stad har vidare gjort åtskilliga erbjudanden, såsom af fri mark o. s. v. Det är ju alldeles klart, att, om man går på i den riktningen och sätter in alla möjliga och omöjliga fördelar beträffande denna linje utan att göra något motsvarande för en annan linje, kostnadsskillnaden mellan dessa båda linjer i fråga skall minskas. Det skall emellertid blifva intressant att se, när Näslinjen en gång är byggd, hvad den i själfva verket har kostat! Jag tror, att om man verkligen vill ha fram relativiteten mellan kostnads-summorna för två linjer, får man icke gå till väga så, som man här gjort, nämligen göra modifikationer för den ena af dessa linjer och icke göra detsamma för den andra linjens vidkommande, ty då komma jämförelsesiffrorna att delvis hänga i luften.

Kommissionen har på flera ställen i sitt utlåtande med kraft understrukit och betonat, utom krafvet på minsta möjliga kostnad, som borde vara afgörande, äfven krafvet på minsta möjliga längd. Nu har man anmärkt mot Vårdsholmslinjen, att den är 511 meter längre än Näslinjen. Ja, det är sant, om man räknar med längden i banplanet, men när man på rent vetenskapligt sätt skall jämföra tvenne järnvägslinjers verkliga trafiklängd, begagnar man sig vid den jämförande beräkningen af den s. k. virtuella förlängningen, hvarmed menas den förlängning med afseende å det tillägg för dragkraftsarbetet i stigningar och kurvor, som man måste göra i förhållande till en rak och horisontal bana, för att rättvisst kunna bedöma olika linjer, och om man går till väga på det sättet i detta fall, reduceras den skillnad i längd, som skulle förefinnas mellan Näslinjen och Vårdsholmslinjen,

till ingenting. Ty såsom jag förut påpekat, är hela tracen, hela planläget för Vårdsholmslinjen ofantligt mycket gynnsammare än för Näs-linjen. Den förra linjen går öfver kanalen i en kurva med stor radie och har för öfrigt jämförelsevis få stigningar och kurvor, hvarför dess större längd af 511 meter just på grund af dess goda banläge har föga eller intet att betyda. Detta har också påpekats i kommissionens utlåtande af de båda trafikcheferna Bernheim och Fogelberg, i det att de nämligen visa, att den virtuella förlängningen är procentiskt mindre för Vårdsholmslinjen än för Näs-holmslinjen. Det ställer sig således i detta hänseende ofantligt mycket gynnsammare för Vårdsholmslinjen än för Näs-linjen, såsom jag äfven nyss utvecklade.

Men icke nog härmed. Om Vårdsholmslinjen hade kunnat antagas, skulle där så att säga in nuce ha förelegat ett mycket bättre förslag att förbinda Södertälje stad med hufvudbanan. Man skulle nämligen då ha kunnat begagna sig af de redan inköpta Ekenbergskas gårderna och draga ut linjen rakt och direkt till dem och där förlagt stadens station i ungefär samma nivåhöjd som stationen på hufvudlinjen. Detta hade blifvit icke blott en horisontal, utan äfven en rak grenbana till den nya Södertälje station, som då hade kommit att ligga på de Ekenbergskas gårderna fram emot badhusparken. Därmed hade också för Södertälje stad vunnits den stora fördelen, att det strandparti vid Maren, som nu upptages af den nuvarande Södertälje station, hade blifvit disponibelt till hamnplats och kaj invid Maren, som väl för framtiden kommer att blifva Södertälje centralhamn.

Ytterligare en fördel med Vårdsholmslinjen ligger däri, att den medgifver det framtida hinderfria indragandet af en kanal från Strömsviken till Saltskogs-fjärden, där väl framdeles en stadens industrihamn skall bildas. Södertälje har ju satt såsom ett villkor, att järnvägsstyrelsen skulle nu eller framdeles där bygga en hög bro. Detta kanalprojekt, som bildar en af de inre vattenvägarna till det framtida Södertälje, är genom Vårdsholmslinjen frilagdt. I allmänhet kan man säga om Vårdsholmslinjen, att den mycket bättre än någon annan linje befördrar de framtida inre vattenvägarna, särskildt om grenbanan skulle komma att dragas fram på de Ekenbergskas gårderna. I detta fall finnes äfven möjlighet att genom en lämplig gatubro öfver industrikanalen förbinda den nya Saltskogsstationen med villa- och industriområdet, framför hvars midt denna station blir belägen.

Jag har nu, ehuru i största korthet, karakteriserat de hufvudpunkter, som för mig och mina kolleger varit afgörande vid våra jämförelser mellan dessa båda linjer ur järnvägens synpunkt och ur Södertälje stads synpunkt, och jag skall nu be att något få yttra mig om brofrågan. Det har ju sagts, att Vårdsholmslinjen i den delen skulle innebära en nackdel, därför att den bro, som enligt det för nämnda linje uppgjorda förslaget skulle gå öfver kanalen, komme att ligga endast 20 meter öfver vattenytan, medan bron enligt Näs-linje-förslaget skulle gå på en höjd af 26 meter. Jag vill säga, att enligt min och mångas mening har hela denna brofråga blåsts upp till en vikt, som den icke förtjänar; det är hufvudsakligen från lekmannahåll, som man gjort den saken till en synnerligen stor fråga. Om man vill skaffa sig ett verkligt omdöme i detta fall, kan man först se efter

*Ang. anslag
för ytter-
ligare ett
järnvägs-
spår
mellan Kän-
ninge och
Järna m. m.
(Forts.)*

Ang. anslag
för ytter-
ligare ett
järnvägspar
mellan Rön-
ninge och
Järna m. m.

(Forts.)

hvad kommissionens broexpert har sagt i denna sak. Såsom man af kommissionens betänkande finner, har han påvisat för det första, hurusom de moderna klaffbroarna nått en sådan fulländning i sin konstruktion, att de kunna öppnas och stängas på 20 å 25 sekunder. De ha således en så fulländad mekanism och äro så rörliga, att de icke i och för sig på något sätt komma att lägga hinder i vägen för trafiken. Denne expert har äfven hänvisat till trafikförhållandena i Amerika, där man har exempel på 4-spåriga broar, där öfver 1,000 tåg om dagen gå fram, och fastän det varit en 50 å 70 broöppningar, har trafiken i alla fall kunnat afvecklas. Jag kan konstatera, att han icke öfverdrifver därutinnan, ty jag har själf i Amerika sett dylik trafik på sådana broar. När man tänker på denna jättetrafik och jämför den med den relativt ringa trafik, som kan förekomma i vårt land, måste man säga, att det måste anses fullständigt bevisadt, att brofrågan gjorts till större sak, än hvad den förtjänar. Man behöfver för öfrigt icke gå så långt som till Amerika för att få se klaffbroar och deras manöverduglighet och hvilken trafik, som kan bedrivas öfver och under dem. Det finnes nämligen en sådan bro i Köpenhamn, den s. k. Knippelsbron, som förenar Amager med Köpenhamns stad och spänner öfver ingången till Köpenhamns hamn. Jag ber att få rekommendera den till beseende af de utaf herrarna, som komma dit ned. Ni skola då få ett begrepp om, hvilken trafik, som verkligen kan afvecklas med en sådan bro.

Jag har här bland mina papper statistiska uppgifter å alla de ångare, som för närvarande gå i reguljär kanal- och kusttrafik på Södertälje kanal, och af denna förteckning framgår, att det endast är två af dessa ångare, som icke skulle kunna gå under Vårdsholmslinjens bro *öppnad*; dessa båda ångare, Polhem och Transit nr 1, ha nämligen master som äro 21 meter höga, och den fria brohöjden är 20 meter. Men det vore ju en enkel sak att förkorta masterna på dessa ångare, ty det spelar ju ingen roll, om de äro 21 eller 20 meter höga. Man kan således säga, att hela den reguljära ångbåtstrafik, som nu förekommer i kanalen, kan försiggå obehindradt af Vårdsholmslinjens bro och *utan att den behöfver öppnas*. Den irreguliära ångbåtstrafik, som enligt den statistik, hvilken sedan 15 år förts i detta ämne, försiggår med endast ungefär 400 ångare per år — således med allenast något mer än en om dagen i genomsnitt, för den händelse nu bron för dessa ångare behöfver öppnas. Statistiken visar vidare, att seglarna äro i ständigt aftagande och icke utgöra mer än 15 procent af det totala tonnaget. Detta gäller den nuvarande trafiken.

Ser man vidare på den trafik, som en gång skall komma, när Södertälje kanal är ombyggd och förstord, så visar kommissionen på ett ganska eklatant sätt i sina kalkyler, där den räknar med en allenast 18 meter hög bro, under det att Vårdsholmslinjens bro, som sagdt, skulle vara 20 meter hög, att den nuvarande trafiken kan femdubblas, utan att det behöfver bli mera än 18 broöppningar per dag, och att sjötrafiken t. o. m. kan tiodubblas under den naturligtvis mycket ogynnsamma tågtidtabell, som statens järnvägar förslagsvis framlagt för år 1920, och dock skall denna sjötrafik utan olägenhet kunna framföras

genom eller under Vårdsholmslinjens bro. Därtill kommer, att själfva broöfvergången blir mycket fördelaktigare enligt Vårdsholmslinjens förslag än enligt de andra linjerna. Vårdsholmslinjens profil har nämligen på ömse sidor om bron lutningen 1:100 från brokorsningen, så att broöppning kan företagas omedelbart sedan tåg passerat bron, och man behöfver således icke afvakta ett tågs ingång till Rönninge, resp. Saltskogs stationer, utan i och med det att tåget passerat bron, skulle den kunna öppnas för sjöfart.

*Ang. anslag
för ytter-
ligare ett
järnvägs-spår
mellan Rön-
ninge och
Järna m. m.*
(Forts.)

Jag har här äfven en del uppgifter på de olika tider i genomsnitt, som det tager för en ångare, seglare och en bogserare med en eller flera båtar att passera genom den nuvarande bron, som inom parentes sagdt endast är 8 meter hög. Jag skall emellertid icke nu upptaga tiden med att återgifva dessa siffror, utan vill endast helt summariskt nämna, att det visat sig, att hvarje genomsläppning inclusive broöppning och stängning icke behöfver konsumera mer än 15 minuter, äfven om det är en bogserare med fem båtar efter sig. Om man besinnar, att bron är 20 meter öfver vattenytan, och kommissionen i sina kalkyler utgår från en bro med endast 18 meter, kommer man därhän, att det icke är någon anledning att befara, att den trafik, som möjligen skulle kunna uppkomma efter en omgräfnings af Södertälje kanal, skulle förhindras genom Vårdsholmslinjehbron. Under sådana förhållanden har jag och mina meningsfränder icke kunnat vidgå, att denna brofråga har spelat någon så särdeles stor roll i detta fall, då man ju nu har klaffbroar så beskaffade, hvilken typ af dem man än tager, att de kunna slutas och stängas på kort tid. Helt säkert har därför brofrågan gjorts till en större sak, än hvad den förtjänar.

Detta är nu, mina herrar, hvad jag i korthet här velat säga. Jag vet ju, huru frågan ligger och skall därför icke längre upptaga tiden med att mera ingå på densamma, utan vill nu endast göra en kort resumé af hvad jag här sagt. Jag tror mig med mitt korta anförande, som under andra förhållanden skulle ha blifvit betydligt längre och mera berört detaljfrågor, ha visat, att *Näslinjen* har ett ur trafikerings-synpunkt vida sämre planläge än Vårdsholmslinjen, att den är förknippad med en lång och illa lagd grenbana ned till Södertälje, att den är öfver en miljon kronor dyrare än Vårdsholmslinjen, att den sönderstyckar industri- och villaområdet på Näset, förhindrar en blifvande industrikanal för fartyg mellan Saltskogsfjärden och Strömsviken samt bringar anslutningen för Norra Södermanlands järnväg i det allra mest ogynnsamma läge, under det att *Vårdsholmslinjen* med högst afsevärdt billigare anläggningskostnader förenar ett gynnsammare planläge, har äfven enligt förslaget en vida bättre grenbana än *Näslinjen* ned till Södertälje stad, men möjliggör en annan rak och horisontell grenbana med godt stationsläge på de redan i statens ägo varande Ekenbergsska gårderna, frigör hamnområde vid Maren för stadens räkning, medgifver kanals indragande till Saltskogsfjärden, lämnar villa- och industriområdet på näset fritt, tillåter den enskilda banans kvarblifvande i sitt nuvarande läge och dessutom bland andra icke förut tillräckligt beaktade fördelar möjliggör en framtida hinderfri utveckling af Södertäljes egna vattenvägar. Då så är, kan jag, mina herrar, och de, som tänka lika med mig, icke anse annat, än att den

*Ang. anslag
för ytter-
ligare ett
järnvägsspår
mellan Rön-
ninge och
Järna m. m.*

linje, som man här hade bort besluta, hade varit just Vårdsholmslinjen.

I anslutning till inledningen till mitt anförande och med hänsyn till det läge, hvori frågan nu befinner sig, är det gifvet, att jag nu icke gör något yrkande.

(Forts.)

Vidare anförde:

Herr Ekman: Herr talman, mina herrar! Liksom den föregående ärade talaren förklarade i början af sitt anförande, är äfven jag genointrängd af känslan af, att kammaren vid detta tillfälle önskar så korta anföranden som möjligt. Jag skall därför söka att i den mån, som det är mig möjligt, tillmötesgå denna önskan, och jag kan i hvarje fall försäkra, att jag icke skall hålla på så länge, som den föregående ärade talaren gjorde.

Han började med att yttra, med en kännedom, som förefaller mig högst egendomlig, att inom den s. k. Södertäljekommissionen hade tre sakkunnige alldeles gifvet förordat Vårdsholmslinjen och af de öfriga verkligen sakkunniga inom kommissionen endast en förordat Näslinjen. Hvad som passerat *efter* kommissionens arbeten och det uppträdande, som åtminstone från två af dessa sakkunnigas sida sedermera förkommit emot kommissionens en gång fattade beslut, skall jag här icke närmare vidröra, än att jag endast vill uttala, att detta deras uppträdande är för mig oförklarligt och har väckt min stora förvåning. I öfrigt skall jag endast tillåta mig att hänvisa till hvad kommissionens ordförande för några dagar sedan, då denna fråga debatterades i Första kammaren, enligt hvad som har berättats mig, där med bestämdhet uttalade, nämligen att kommissionens beslut om förordande af Näslinjen var fullständigt enhälligt. I detta uttalande af kommissionens ordförande, landshöfding Lagerbring, instämmer jag till fullo.

Den föregående ärade talaren gick ifrån detta uttalande om herrar teknici inom kommissionen till att tala om alla teknici äfven utom kommissionen. Jag skall genast från början erkänna, att jag icke har anledning att göra anspråk på och icke heller gör anspråk på att betraktas såsom tekniker, och att jag alltså i detta afseende böjer mig för hvad teknici verkligen *efter* noggranna utredningar visa, dock med förbehållen rätt att vid granskningen af hvad de framlägga få begagna mitt sunda förnuft.

Alla teknici ha, sade den ärade talaren, varit eniga i denna fråga. Jag antager, att han därvid syftade främst på Glasbergalinjen och ville säga, att alla teknici varit eniga om att förordna den linjen framför Vårdsholmslinjen eller Näslinjen. Ja, att alla teknici varit eniga, torde redan det vara mycket sagdt. Jag ber att få erinra om, att den omständigheten, att Riksdagen på sin tid beslutade sig för att förordna Glasbergalinjen, otvifvelaktigt var beroende på särskildt de kostnadsuppgifter, som lämnats ifrån järnvägsstyrelsens sida.

Mot den ärade talaren ber jag att få framhålla, att järnvägsstyrelsen ingalunda, såsom han uttalat, står kvar på Glasbergaförslaget, utan järnvägsstyrelsen står kvar mycket längre bort i tiden, ty järnvägsstyrelsen håller alltfjämt på det af Riksdagen förkastade s. k.

Härnålskroksförslaget. Men när vi sedan komma öfver till en jämförelse mellan de två till Riksdagens pröfning föreliggande förslagen, Vårdsholmslinjen eller Näslinjen, så må jag säga, att det förvånar mig att af distriktschefen Lemke få höra, att han där också ansåg, att alla teknici voro ense om att förorda Vårdsholmslinjen framför Näslinjen. Det var verkligen ett underkännande af järnvägsstyrelsens i det fallet bestämda uttalande, att Näslinjen är att föredraga framför Vårdsholmslinjen. Vi må ju hafva hvilka tankar vi vilja om järnvägsstyrelsen, men vi kunna väl icke på det sättet fränkänna järnvägsstyrelsen alla tekniska insikter. I detta sammanhang ber jag att få erinra därom, att ett annat tekniskt verk, nämligen Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, lika enhälligt vid valet mellan dessa två linjer uttalat sig för Näslinjen. När man nu hör en tekniker såsom den föregående ärade talaren ur trafiksynpunkt fortfarande förorda Glasbergalinjen, så må det förlåtas mig, om jag säger, att man gärna vill vid pröfvandet af herrar teknici's uttalanden äfven taga sitt sunda förnuft till hjälp. När jag det gör, ställer det sig svårt för mig att förstå, att en linje, som obestriddligen är den längsta och obestriddligen är den dyrbaraste och där driftkostnaderna äro de dyraste och som erbjuder öfvergång öfver kanalen på en bro, som ligger både omedelbart efter en lutning och i en kurva, skall förordas. Då måste man säga sig, att här är det underliga tekniska funderingar, som tagit öfvertaget öfver det sunda förnuftet.

*Ang. anslag
för ytter-
ligare ett
järnvägsspår
mellan Rön-
ninge och
Järna m. m.
(Forts.)*

Den ärade talaren gjorde, då han skulle uppdraga en jämförelse mellan de två linjer, som nu skulle närmast komma i fråga, nämligen Näslinjen och Vårdsholmslinjen, särskildt anmärkning på kurvförhållandena hos Näslinjen. Jag skall be att få påpeka, att han då tog till utgångspunkt Igelsta och till slutpunkt Ström. Han tog kurvorna från Igelsta öfver Nässets station och ned till Ström. Herrarna behagade observera, att mellan dessa kurvor ligger den blifvande stora Nässtationen. Men vill man i öfrigt se på de sammanlagda kurvorna hos Vårdsholmslinjen och Näslinjen, beklagar jag, att jag nödgas meddela den ärade talaren, att den sammanlagda kurvängden är mindre hos Näslinjen — eller 4,825 meter — än hos Vårdsholmslinjen, där den är 4,845 meter.

Södertälje stads intressen rörande ett sönderstyckande af Näset var den nästa punkt, på hvilken den ärade talaren gjorde anmärkning mot Näslinjen. Jag skall icke tillåta mig att ingå i några detaljer. Jag skall endast be att få påpeka, att från de bestämmande i Södertälje har med den allra största kraft, som stadens myndigheter hafva kunnat i detta fall använda, uttalats, att med Näslinjen vore man under nuvarande förhållanden belåten, men att man skulle göra allt hvad man kunde för att hindra tillkomsten af Vårdsholmslinjen. Jag ber den ärade talaren tänka efter, huruvida icke det skulle vara lämpligt att låta detta samhälle utan förmynderskap af vare sig honom eller mig själf afgöra, hvad samhället anser vara det för detsamma lämpligaste, nyttigaste och bästa.

Nästa anmärkning mot Näslinjen gällde grenbanan till Södertälje, såväl dess kurva som alldeles särskildt dess lutningsförhållanden. Jag ber att få påpeka, att detta icke är en stambanelinje, utan det är

*Ang. anslag
för ytter-
ligare ett
järnvägsspår
mellan Rön-
ninge och
Järna m. m.*

(Forts.)

uteslutande en förbindelselinje mellan den blifvande statsbanestationen på Näset och den station, som skulle tillgodose Södertälje egentliga stads behof. I trots af detta äro icke lutningarna svårare än på de nordligare delarna af norra stambanan och icke svårare än på den till Saltskog anknutna Norra Södermanlands järnväg. I öfrigt vågar jag tro, att det är ytterst olämpligt att vid bedömandet af denna för hela vårt land så betydelsefulla järnvägsfråga taga alltför stor hänsyn till *grenbanans* betydelse.

Nästa intresse, som enligt den ärade talarens uppfattning skulle tillgodoses, var Norra Södermanlands järnvägs intresse. Äfven detta måste enligt min uppfattning blifva underordnad, då det gäller att ordna trafiken på stambanan, men jag ber i alla fall få påpeka, att i den kostnadsberäkning, som här föreligger, är intagen kostnaden för Norra Södermanlands järnvägs införande, på statens bekostnad, till den å Näset förlagda stationen. Huruvida Norra Södermanlands järnväg kan hafva berättigade anspråk på att blifva så gynnad, lämnar jag därhän. I kostnadsberäkningarna är det dock intaget.

Den ärade talaren sade, att kostnadsberäkningarna gjorts till förmån för Näslinjen på bekostnad af Vårdsholmslinjen. Jag tillåter mig bestrida, att så är fallet. Inom kommissionen lades till grund i detta afseende kostnadsberäkningarna för den oförmånligaste järnvägen, nämligen Glasbergalinjen, så att man under alla omständigheter skulle vara på säker sida rörande dessa genom en gynnsammare terräng framgående banor. Beträffande Näslinjen och Vårdsholmslinjen tillämpades också precis samma grunder. Då emellertid den ärade talaren syftade på det entreprenadkontrakt, som blifvit förelagdt Kungl. Maj:t och som också statsutskottet haft kännedom om, och menade, att man för Vårdsholmslinjen skulle få en ännu billigare uppgörelse till stånd genom ett sådant kontrakt, ber jag få meddela, att ifrågavarande entreprenör varit tillfrågad och i detta afseende afgifvit en så lydande förklaring: »Till besvarande af gjord framställning, huru det generellt taget skulle ställa sig att utföra statsbanans ombyggnad i Södertälje på entreprenad efter den så kallade Vårdsholmslinjen i likhet med af mig förut afgifna erbjudandet beträffande den s. k. Näslinjen, får jag härmed anföra, att uttagandet af kanalslänterna i nuvarande kanalen mellan Maren och Igelstaviken till sidoschakt i järnvägen skulle medföra ökade kostnader, hvars storlek nu äro svåra att uppgifva, men som ställa sig i proportion till den försvårade transporten upp till den afsides och helt vid sidan om nämnda sidoschakt belägna banlinjen, samt till de svårigheter, som möta vid att utföra bank- och bangårdsfyllning söder om kanalen i närheten af den trafikerade banan, så mycket mera som det synes vara att befara, att bankras kan komma att inträffa vid fyllning af såväl banken strax norr om och öfver Saltskogs station som vid det c:a 1 kilometer långa bangårdsplanet söder om samma station, och måste entreprenören helt fritagas från den risk, som kan följa för den pågående trafiken och nuvarande banlinjen å nyssnämnda sträckor.» Häraf framgår således, att någon besparing i de beräknade kostnaderna för Vårdsholmslinjen af entreprenören icke ansetts kunna vara att vänta.

Slutligen sade den ärade talaren, att en alldeles särskild fördel

för Vårdsholmslinjen vore, att med den linjen skulle man kunna tillgodogöra sig de s. k. Ekenbergiska gårderna för förläggande dit af Södertälje nuvarande station. Därvid afsåg han förmodligen äfven att vinna någon besparing. Jag ber att få fästa den ärade talarens och kammarens i öfrigt uppmärksamhet på att i de beräkningar, som förut gjorts för flyttning af Södertälje nuvarande station till de Ekenbergiska gårderna, beräknades siffran härför till 620,000 kronor, med hvilket belopp de för Vårdsholmslinjen beräknade kostnaderna skulle ökas, om Södertälje stads station förlades till de Ekenbergiska gårderna. Det kan väl i alla fall icke vara meningen, att man skulle vid tillgodogörande af dessa gårderna pålägga Vårdsholmslinjen en sådan ökad kostnad. För min del tycker jag, att det vore synd om Vårdsholmsförslaget, om man skulle på det sättet misshandla detsamma.

Ang. anslag för ytterligare ett järnvägs-spår mellan Rönninge och Järna m. m.
(Forts.)

Hvad vidare beträffar den ärade talarens resonemang, att man med byggandet af Näslinjen skulle omöjliggöra tanken på tillkomsten af kanalen från Hallsfjärden till Saltskogsfjärden och vidare fram till Maren, så ber jag först att få erinra om, att tanken på detta kanalförslag framlades af den kommission, som under förra årets riksdag med en mycket begränsad tid hade att pröfva de föreliggande förslagen till denna järnvägsfrågas lösning, och hvilken kommissions ordförande var öfverste Hansen. Det har sedermera genom den kommission, som under förra året arbetat med denna fråga, fullt tydligt ådagalagts, att det ingalunda kan blifva någon besparing att framdeles draga Södertälje kanal denna väg, utan det billigaste och bästa sättet för kanalens framdragande är att draga den i ungefär samma linje, som kanalen nu går. Detta har icke ens af någon af herrar teknici efter kommissionens afslutande blifvit motsagdt och torde sålunda få anses vara obestriddt. Hvad man talat om, det har varit att utom den nuvarande kanalen åstadkomma en s. k. industrikanal för att tillgodogöra sig de områden, som ligga på denna del af Näset, för industrien, i hvilket fall stora kolångare skulle kunna insläppas här (talaren utpekade här dessa områden å en på väggen uppsatt plan). Till en början måste ju kammaren tänka på, att anläggandet af en sådan industrikanal skulle vara förenadt med mycket stora kostnader, hvartill, om staten nu kommer att inköpa Södertälje kanal och ombygga den, icke sedermera lär kunna påräknas statsbidrag. Redan ur den synpunkten är det otroligt, att Södertälje samhälle skulle vilja åstadkomma denna s. k. industrikanal. Men än mera, jag kan icke inse, att det finnes den minsta anledning för samhället att göra detta, ty i och med att den nuvarande stora kanalen kommer i statens ägo eller utvidgades, får Södertälje utmärkta förbindelser med sitt nuvarande hamnområde vid Igelstaviken och har icke anledning att med dyrbara kostnader förskaffa sig ett nytt hamnområde. Blir enligt utskottets förslag statsbanestationen nu förlagd å Näset, blir området mellan denna station och nuvarande hamnen synnerligen lämpligt för att utnyttjas till industriella anläggningar, och något behof af den ifrågasatta industrikanalen förefinnes ej.

Hvad sedermera den ärade talarens yttrande om brofrågorna angår, skall jag endast be att till en början få framhålla, att om det är något, som under alla de olika skiften, denna fråga i Riksdagen genom-

*Ang. anslag
för ytter-
ligare ett
järnvägsspår
mellan Rön-
ninge och
Järna m. m.*

(Forts.)

gått, Riksdagen dock fasthållit vid, så är det, att man vill hafva en fast bro på segelfri höjd, och man fastställde den brohöjden till 26 meter. Man trodde, att det var segelfri höjd. Man har emellertid inom kommissionen blifvit fullständigt öfvertygad om att så icke är förhållandet och att äfven en bro på den höjden måste göras möjlig att kunna öppna. Vi ha i kommissionen ansett, att man skulle genom att sänka bron ytterligare försämra denna redan ur trafiksynpunkt betänkliga sak, och jag ber särskildt att få fästa den föregående ärade talarens uppmärksamhet på, att järnvägsstyrelsen för sin del icke under några omständigheter vill godkänna någon rörlig bro, utan alltjämt håller fast vid att bron skall vara en fast bro. Den ärade talaren sökte visa, att skillnaden mellan en bro på 20 meters höjd och en bro på 26 meters höjd icke vore af någon stor betydelse. Jag ber då att ännu en gång få taga det sunda förnuftet till hjälp. Jag tror, att det säger sig själf, att en bro på 26 meters höjd icke behöfver öppnas så ofta som en bro på 20 meters höjd, och man får härvid icke räkna med endast två eller tre ångfartyg per dag, utan också med den stora mängd segelfartyg, som här går fram. Men det är något annat, mina herrar, som man också måste räkna med, och det är de förhållanden, som komma att inträda, då den af järnvägsstyrelsen i utsikt satta tidtabellen med ända till 100 tåg om dagen kommer att tillämpas, och de förhållanden, som jag hoppas må inträda, då Södertäljekanalerna blifvit ombyggd, i hvilket fall den måste blifva högst betydelsefull farled. I och med detta är det gifvet, att broöppningar oftare måste förekomma, men med en bro på 26 meters höjd icke lika ofta som med en bro på 20 meters höjd. Den siffra angående antalet fartyg, som den ärade talaren angaf såsom tagen ur kommissionens betänkande, hade det aldrig varit kommissionens mening att använda för att visa, att en rörlig bro på lägre höjd lika väl kan användas som en rörlig bro på högre höjd. Detta är en medeltals-siffra, som endast afser att visa, att man icke kan nöja sig med en fast bro äfven med den förut ifrågasatta höjden af 26 meter. Då det skall bedömas, om lägre höjd kan tillämpas, kan beräkningen icke stödjas på medeltalssiffror, utan man måste då taga siffrorna för den största anhopningen af fartyg, som på en gång passera kanalen och bron. Redan under nuvarande förhållanden har antalet uppgått ända till 32 fartyg i dygnet, och gifvet är, att vid kanalens utvidgning detta antal kommer att väsentligt ökas.

I den ärade talarens anförande förekom icke någon invändning mot Näslinjen, som icke förut blifvit uttalad, som icke gjorts äfven under kommissionens arbete, som icke har blifvit bemött, bemött äfven från tekniskt håll. Den föregående talaren slutade med att tala om den fördel, som han ansåg att Vårdsholmslinjen hade, och jag skall då endast tillåta mig påpeka, att med Näslinjen kan man anse sig ha vunnit en för en lång tid bestående lösning af denna svåra trafikfråga. Med Vårdsholmslinjen skulle man endast nått ett provisorium, och inom jämförelsevis kort tid hade frågan måst återkomma till Riksdagen, då trafikförhållandena behöft förbättras.

Herr talmän, jag skall icke förlänga debatten, ehuru jag hade

mera att framhålla. Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

*Ang. anslag
för ytter-
ligare ett
järnvägsspår
mellan Rön-
ninge och
Järna m. m.
(Forts.)*

Herr Lemke: Herr talman! Statsutskottets ärade vice ordförande började med att säga, att han icke skulle upptaga tiden så länge som jag, men jag tror, att hans anförande var fullt ut lika långt som mitt.

Det skulle icke vara för mig svårt att rent tekniskt bemöta alla de invändningar, som af herr Ekman här gjorts, men jag skall förskona herrarna för att närmare inlåta mig på ett så långt, detaljeradt bemötande. Frågans utgång är ju i alla fall gifven. Men jag måste begära ordet med anledning af hans uttalande med invändningen angående de personella uppgifter, som jag lämnat i början af mitt anförande, och detta kan jag icke lämna oemotsagdt. Jag vill då konstatera, att en af de sakkunniga ledamöterna i Södertäljekommissionen, professor Fellenius, har i Teknisk tidskrift i en lång artikel uttalat sig just i samma riktning som jag; han har alltså biträdt denna min åsikt. Kapten Fogelberg har jag personligen samtalat med, då han uppkallades till utskottet och delgaf utskottet samma sin åsikt, och jag har förvissat mig om att major Fogelmark har enahanda syn på denna sak. Hvad beträffar väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ställning, så hade jag tillfälle att efter det sammanträde i Svenska teknologföreningen, hvarvid denna fråga dryftades, följa en byråchef från sammanträdet, då vi talade om denna sak, hvarunder jag hade tillfälle konstatera, att äfven hans åsikt gick med afseende å vattenvägarna och brofrågan i denna riktning, som af mig angifvits. Hvad järnvägsstyrelsens åsikt beträffar om dessa båda linjer, så är det mycket riktigt, att järnvägsstyrelsen sagt, att om den icke kunde få fastslagen den linje, som styrelsen för sin del har förordat, utan nödgas att välja mellan dessa båda linjer, som det här är fråga om, så föredroge den Näslinjen, men detta allenast för brofrågans skull, ty järnvägsstyrelsen ställer sig *från ren järnvägssynpunkt* på den ståndpunkten, att då den icke kan få en hög, fast bro, så föredrar den i alla fall den högsta möjliga. Denna ståndpunkt är ju ock från *enbar järnvägssynpunkt* fullt förklarlig.

Jag skulle icke ha svårt att bemöta allt hvad herr Ekman här talat om banksättningar, kurvförhållanden och annat mera, men då jag därmed endast skulle komma in på detaljer, som måste trötta herrarna, så skall jag afstå därifrån. Jag vidhåller min förut klargjorda ståndpunkt i denna viktiga fråga, men gör på anförda skäl intet yrkande.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Schotte: Herr talman! Jag vill icke upptaga kammarens tid mer än några få minuter. Gentemot hvad den förste ärade talaren yttrade om, att kammaren vid afgörandet af denna fråga handlade i trötthetens och brådskans tecken, skulle jag vilja säga, att jag icke i någon mån kan finna fog för ett sådant yttrande. Det är få frågor, som varit så grundligt utredda under ett tiotal år som den nu förevarande, det är få frågor, som varit så ingående debatterade, och det är också få frågor, åt hvilka den allmänna meningen ägnat en så stor uppmärksamhet som denna.

Ang. anslag för ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna m. m.
(Forts.)

Jag tror därför, att kammaren med stort lugn kan gå med på det föreliggande förslaget. Om tiden medgafve det, skulle jag gerna med den förste talaren upptaga en debatt i alla de detaljer, som han framhållit. Jag skulle kunna påvisa en del förhållanden, som jag tror skulle vara ägnade att ställa saken i en annan dager än den han framställde. Särskildt må det tillåtas mig att uttala min förvåning öfver att ett par tre af Södertäljekommissionens ledamöter nu enskildt synas häfda andra meningar, än de biträdt inom kommissionen. Professor Fellenius anför en slutsiffra, som Vårdsholmslinjen skulle vara billigare, men är ej, såsom här påståtts, 1,158,000 kronor, utan mellan 500,000 och 600,000 kronor, om man tar med driftkostnadsökningen i detta fall samt andra poster, som behövas för exaktast möjliga jämförelse mellan Vårdsholmslinjen och Näslinjen.

Jag vill särskildt uppmärksamma, att bron öfver kanalen med Vårdsholmslinjen är otjänlig äfven i det afseendet, att klaffspannet får en längd af 32 meter med Vårdsholmslinjen, men 22 meter med Näslinjen och en vikt af icke mindre än 270 ton med Vårdsholmslinjen mot 140 ton i det andra fallet. Det är klart, att svängningen af ett sådant klaffspann som det å Vårdsholmslinjens bro skall, särskildt då vinden ligger på, vara ganska frestande.

Jag vill slutligen påpeka, att då järnvägsstyrelsens uppfattning om Vårdsholmslinjen synts framhållen på sådant sätt, att man kunde tro, att järnvägsstyrelsen egentligen sneglade åt Vårdsholmslinjen, så talar det officiella yttrandet af styrelsen ett alldeles motsatt språk. Järnvägsstyrelsen säger nämligen i sitt senaste yttrande: »Vårdsholmslinjen — — lämnar trafikförhållandena vid Igelsta oförändrade, men tillgodoser i öfrigt ingen af de hufvudpunkter, hvilka för järnvägsstyrelsen varit bestämmande vid uppgörande af förslag till lösning af Södertälje järnvägsfråga. Hvarken statsbanans, kanalens eller Södertälje stads intressen blifva genom denna linje väl tillgodosedda, och därför kan ej detta förslag anses utgöra en slutgiltig lösning af här omhandlade fråga, hvarför järnvägsstyrelsen på denna grund afstyrker dess antagande.»

Jag tror, att kammaren med mycket stort lugn kan gå med på förslaget om Näslinjen och vara öfvertygad om, att detta förslag under förhandenvarande förhållanden och med hänsyn till alla inverkanse faktorer innebär den bästa lösningen i detta, det medger jag gärna, synnerligen svåra problem.

Härmed var öfverläggningen slutad. Efter af herr vice talmannen gifven proposition biföll kammaren hvad utskottet hemställt.

§ 7.

Om upphäfvande tills vidare af författningarna angående skatteköp och skatteomföring af kronojord.

Å föredragningslistan fanns härefter upptaget jordbruksutskottets utlåtande, nr 74, i anledning af väckt motion med förslag, att författningarna angående skatteköp och skatteomföring af kronojord ska tilläggas att de äro upphäfvade.

I en inom Andra kammaren väckt, till jordbruksutskottets behandling hänvisad motion, nr 208, hade herr *Lindhagen m. fl.* hem-

ställt, att Riksdagen måtte för sin del besluta, att författningarna angående skatteköp och skatteomföring af kronojord skulle i allo tills vidare upphöra att gälla.

Om upphäfvande till vidare af författningarna angående skatteköp och skatteomföring af kronojord.
(Forts.)

Utskottet hemställde, att Riksdagen i anledning af förevarande motion måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t, sedan närmare blifvit utredt, i hvilken omfattning kronojord, som kunde blifva föremål för skatteköp eller skatteomföring, innehades af bolag, föreningar eller andra dylika rättssubjekt, taga under öfvervägande, huruvida för dessa rättssubjekt rätten till skatteköp och skatteomföring vidare borde bibehållas, samt, därest Kungl. Maj:t funne sådant erforderligt, för Riksdagen framlägga förslag om suspenderande under den tid utredningen påginge af nyss omförmälda rätt.

Uti en vid utlåtandet fogad reservation hade emellertid herrar *Odelberg, friherre G. L. De Geer, Paulson, Fahlén, E. A. Lindblad, greve A. H:son Wachtmeister* och *Ekerot* yrkat, att motionen icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Efter föredragning af utskottets hemställan yttrade:

Herr Lindhagen: Herr talman! Motionen afser, att denna rätt att skatteköpa hemman skulle upphävas både för bolag och enskilda. Nu har utskottet tillstyrkt denna hemställan, såvidt det rör bolag, och har som skäl angifvit, att ett dylikt upphäfvande skulle synnerligen tungt drabba enskilda personer, hvarför utskottet icke ansett sig kunna tillstyrka upphäfvandet af den sedan århundraden tillbaka förefintligen rätten att på visst sätt och under vissa villkor få den brukade jorden köpt eller omförd till skatte. Nu vill jag först och främst fästa uppmärksamheten på, att det icke är sedan århundraden tillbaka, som denna rätt förefunnits att så godt som gratis få dylik jord öfverläten, ty denna rätt forskrifver sig från 1848. Motionen går nu ut på, att det skulle tagas under öfvervägande, huruvida det kan anses vara riktigt att få denna jord nästan gratis på sig öfverläten. Det är därför oriktigt af utskottet att säga, att detta är något, som sedan århundraden förefunnits. Och vidare kan jag icke förstå, att ett upphäfvande skulle så tungt drabba dessa personer, ifall saken skulle ordnas på det sättet, att ett skatteköp icke skulle bereda dem tillfälle att ögonblickligen afhända sig jorden till obehöriga personer.

Men så har utskottet — och det är egentligen därför jag begärt ordet — gått förbi en viktig punkt i motionen. Det förhåller sig så, att det är en mängd hemman, som skatteköpts under bruk, men med villkor, att, när bruken nedlagts, dessa hemman skulle kunna återvinnas till kronan. När de återvunnits till kronan, så blifva de kronohemman och kunna på den grund skatteköpas. Det är väl icke rimligt, att kronan skall sätta i gång en återvinningstalan för att bereda en åbo eller hans rättssinnehafvare möjlighet att genom kronans åtgärder plötsligt nästan gratis få återköpa hemmanet. Detta kan blifva en spekulationsaffär, och det är icke angenämt för kronan att återköpa dessa hemman, som kosta stora penningar, för att åbon ögonblickligen skall

Om upphöjande tills vidare af författningarna angående skatteköp och skatteomföring af kronojord.

få skattelösa det, lösa det för t. ex. 50 eller 100 kronor och sedan för en stor summa åter sälja det till bruket. Detta blefve en ren spekulationsaffär, och detta är en särskild punkt i motionen, som utskottet bort ha observerat, ty det vore ju icke alls roligt för kronan att börja sådana här processer, om dessa endast skulle leda till nyssnämnda utgång.

(Forts.)

Den utskottsutlåtandet bifogade, i kammarkollegium upprättade tablån öfver hemman och lägenheter, som nu kunna till skatte köpas, är fullständigt missvisande, om den skall tjäna såsom underlag för ett beslut i förevarande fråga.

Det tillkommer nämligen — utöfver hvad i tablån upptagits — icke mindre än omkring 800 under bruk skattesålde hemman, i fråga om hvilka kronan genom advokatfiskalsämbetet nu är i färd med att anställa återvinningstalan på den grund, att bruken blifvit nedlagda.

Kronan stöder sin återvinningstalan på en författning af den 11 december 1766. Denna författning säger, att om ett bruk nedlägges, skola därunder lydande hemman återgå till kronan, samt — här kommer det viktiga — *att de sålunda till kronan hemfallna hemmanen skola få skatteköpas af de åbor, som till äfventyrs finnas på dem.*

När 1766 års författning kom till stånd, fanns det dock en viss reson i stadgandet, ty då skulle skatteköpen ske efter värdering. Åbon fick lösa till sig hemmanet, men *mot fulla värdet.*

År 1848 utkom emellertid en författning — den nu gällande — som säger, att skatteköpeskillingen skall bestämmas icke efter värdet på egendomen, utan efter tio gånger penningvärdet af hemmanets numera afskrifna grundskatt, då man till beräkningsgrund skulle taga något, som i kameraljuridik kallas kronovärde. Kronovärde är i stort sedt detsamma som 1625 års penningvärde på de persedlar i spannmål, kött, smör o. s. v., som ingingo i de gamla grundskatterna. Kronovärdet på 1 kilogram smör är således omkring 10 öre och på en hel ox 5 kronor. Med denna absurda beräkningsgrund kan man sålunda få köpeskillingen på en miljonegendom till att bli några hundra kronor.

Om nu kronan skulle kunna återvinna en egendom, värd 100,000 kronor, skulle kronan kanske i samma ögonblick nödgas skattsälja egendomen till en åbo för 100 kronor.

Det kan anmärkas, att den skattevärdering, som från kronans sida nyligen genomdrifvits i fråga om Tunabergs allmänning, grundar sig på särskilda författningar, som sannolikt icke äro tillämpliga på nyssnämnda 800 brukshemman.

Om det således skall vara någon mening i kronans återvinnings-talan, måste skatteköpsförfattningarna ändras eller upphävas.

Här kan således icke annat än föreligga ett stort förbiseende af jordbruksutskottet. Emellertid är det svårt att i denna riksdagens sena timme, då ärendena skola aflifvas i stället för utredas, besluta sig för, hur man bör yrka. Det lönar sig väl knappast att göra något yrkande, utan då nu utskottet tillstyrkt en sådan skrifvelse, så skall detta väl föranleda Kungl. Maj:t att, ifall frågan kommer tillbaka, upptaga densamma till behandling. Jag skall således endast be att

få till protokollet antecknad detta förbiseende af jordbruksutskottet i förhoppning om att Kungl. Maj:t i sinom tid rättar utskottets framställning. Jag skulle emellertid vara tacksam — ty det skulle stödja framställningen — ifall herrarna från utskottet för en gångs skull ville medgifva, att min anmärkning är riktig. Ja, hvarför skulle de icke medgifva det, då det här, som jag meddelat, är alldeles klara fakta?

Om upphäfrande tillägg till förordningarna angående skatteköp och skatteomförding af kronojord.
(Forts.)

Herr Ekerot: Jag vill endast i korthet yrka bifall till den vid utlåtandet fogade reservationen. Jag gör det särskildt därför, att utskottet i detta sitt utlåtande velat skilja på bolag och enskilda såsom rättssubjekt, något, som är mycket betänkligt och kan leda till farliga konsekvenser. Då riksdagen nu är långt framskriden och tiden är knapp, vill jag blott hänvisa till att Första kammaren redan har antagit reservationen, till hvilken jag sålunda yrkar bifall.

Herr Persson i Tällberg: Med hänvisning till den fullständiga motivering, som utskottet gifvit för sin hemställan, anhåller jag i korthet att få yrka bifall till utskottets förslag.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad samt herr vice talmannen gifvit propositioner först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på afslag därå och bifall i stället till den af herr Odelberg m. fl. afgifna, vid utlåtandet fogade reservationen, biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 8.

Föredrogos hvart efter annat jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 75, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtelse af vissa områden till Kiruna municipalsamhälle;

nr 76, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtelse af mark till universitetet i Uppsala för uppförande af en byggnad för växtbiologiska institutionen därstädes;

nr 77, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af sex lägenheter från till kronopark afsatta förra fältväbelsbostället Hälle nr 1 i Jämtlands län;

nr 78, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande af lägenheter från förra kompanichefsbostället Hultarp nr 1 jämte Hultarp nr 2, en utjord, i Kalmar län;

nr 79, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående utbyte mellan kronan och Stockholms stad af mark vid Husarviken å Djurgården;

nr 80, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande af vissa områden från förra fanjunkarbostället Refvinge nr 3, 10 i Malmöhus län;

nr 81, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af förra kompanichefsbostället Makrismåla nr 1 i Kronobergs län;

nr 82, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upp-

låtande af lägenheter från förra kompanichefsbostället Edeby nr 1 och 2 i Södermanlands län;

nr 83, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande af en lägenhet från förra länsmansbostället Ileberg nr 1 i Göteborgs och Bohus län;

nr 84, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande af lägenheter från det till kronopark afsatta kronohemmanet Näset nr 1 i Jämtlands län;

nr 85, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande af lägenheter från det till kronopark afsatta förra militiebostället Andersön nr 1 i Jämtlands län;

nr 86, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande af lägenheter från förra skvadronchefsbostället Nyvalla nr 1 i Uppsala län;

nr 87, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af vissa områden från det till kronopark afsatta förra fanjunkarbostället Åsen nr 5 i Jämtlands län;

nr 88, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande af visst område vid Gellivare Malmberg i Norrbottens län;

nr 89, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af lägenheten Turedams kvarn i Jönköpings län jämte den kronan såsom ägare af nämnda lägenhet tillkommande vattenrätt i Emån;

nr 90, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af lägenheter från förra kornettsbostället Torp nr 2 Södre i Älfsborgs län;

nr 91, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande af en lägenhet från Starby kungsladugård i Östergötlands län; och

nr 92, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af lotter från förra hospitalslägenheten Bergbetningen under Skogsholms kronopark i Gottlands län.

Kammaren biföll hvad utskottet i nämnda utlåtanden hemställt.

§ 9.

*Ang. förslag
till lag om
aflösning af
vissa frälse-
rätter.*

Vidare förelåg till afgörande lagutskottets memorial, nr 68, med föranledande af kamrarnes skiljaktiga beslut beträffande lagutskottets utlåtande, nr 57, i anledning af dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om aflösning af vissa frälseräntor, lag om sammanläggning af frälseränta med den fastighet, hvaraf räntan utgår, lag om ändrad lydelse af 11 kap. 2 § jordabalken, lag om ändrad lydelse af 18 § i förordningen den 16 juni 1875 angående lagfart å fång till fast egendom, lag om ändrad lydelse af 61 § i förordningen den 16 juni 1875 angående inteckning i fast egendom och lag om ändrad lydelse af förordningen den 20 juli 1855 angående kronans rätt vid återbetalning af lån, som blifvit i jordebok antecknade, dels ock i anledning däraf väckta motioner.

Vid föredragning af lagutskottets utlåtande, nr 57, i anledning af, bland annat, Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om aflösning af vissa frälseräntor, hade kamrarna stannat i olika beslut i afseende å följande paragrafer i nämnda lagförslag, nämligen dels 2 §, som Första kammaren antagit med den ändring, att orden »fyrtio år» utbytts mot »trettio år», hvaremot Andra kammaren antagit paragrafen oförändrad, dels 9 §, som Första kammaren antagit i dess af utskottet föreslagna lydelse, under det att Andra kammaren antagit paragrafen i dess af utskottet föreslagna lydelse med den ändring, att i paragrafens första stycke ordet »tjugufem» skall utbytas mot ordet »tjugu», dels ock 6 och 15 §§.

Ang. förslag
till lag om
aflösning af
vissa frälse-
räntor.
(Forts.)

Uti förevarande memorial framlade nu utskottet förslag till sammanjämkning af den skiljaktighet, som förefunnes mellan kamrarnes beslut i fråga om berörda paragrafer, och hemställde utskottet i sådant afseende beträffande 2, 6 och 15 §§, att Första kammaren måtte, med frånträdande af hvad kammaren beslutat, biträda Andra kammarens beslut, samt i fråga om 9 §, att Andra kammaren måtte, med frånträdande af sitt beslut, biträda Första kammarens beslut.

Reservation hade dock afgifvits af herrar *Jansson* i Edsbäcken, *Forsberg*, *Igel*, *Persson* i Norrköping och *Rehn*, som beträffande 2 och 9 §§ ansett, att utskottet bort hemställa till Riksdagen om sådan sammanjämkning, att hvardera kammaren, med frånträdande af sitt förut i ämnet fattade beslut, måtte besluta, att i 2 § ordet »fyrtio» utbyttes mot ordet »trettio» samt i 9 § ordet »tjugufem» utbyttes mot ordet »tjugutvå».

2 och 6 §§.

Utskottets i dessa paragrafer gjorda hemställanden lades till handlingarna.

§ 9.

Sedan utskottets hemställan upplästs, begärdes ordet af

Herr *Persson* i Norrköping, som anförde: Herr vice talman, mina herrar! Såsom herrarna finna, ha herrar *Jansson* i Edsbäcken, *Forsberg*, *Igel*, *Rehn* och jag vid detta betänkande fogat en reservation, hvori vi för vår del förklara, att vi beträffande 2 och 9 §§ ansett, att utskottet bort hemställa till Riksdagen om sådan sammanjämkning, att hvardera kammaren, med frånträdande af sitt förut i ämnet fattade beslut, måtte besluta, att i 2 § ordet »fyrtio» utbytes mot ordet »trettio» samt i 9 § ordet »tjugufem» utbytes mot ordet »tjugutvå». Vi ha således icke kunnat vara med om det förslag till sammanjämkning, som lagutskottets majoritet här framlägger. Jag ber att få erinra därom, att vid ärendets föregående behandling denna kammare beslöt att nedsätta frälseräntornas värde vid aflösning ifrån 25 gånger räntans årliga belopp, såsom Kungl. Maj:t och utskottet föreslagit, till 20 gånger, d. v. s. att man skulle vid aflösningen kapitalisera räntan

*Ang. förelag
till lag om
aflösning af
vissa frälser-
räntor.*

(Forts.)

efter en räntefot af 5 procent i stället för 4 procent, såsom af regeringen var föreslaget. Detta beslut fattades i denna kammare med rätt afsevärd majoritet. Sedermera fattade Första kammaren sitt beslut, som gick ut på att någon annan ändring icke företogs, än att i § 2 amorteringstiden nedsattes från föreslagna 40 till 30 år. Jag vill nu icke bestämdt påstå, att detta var gjordt uteslutande med beräkning, men det ser nästan ut, som om man tog detta beslut i Första kammaren för att sedermera kunna komma fram till den sammanjämkning, som nu här föreligger. Om Andra kammaren bifölle detta sammanjämningsförslag, skulle kammaren nödgas gå ifrån sin ståndpunkt helt och hållet och finna sig i att räntan beräknades ända upp till 25 gånger sitt årliga belopp vid aflösningen i stället för blott till 20 gånger. En rimlig väg för sammanjämkningen hade gifvetvis varit, att man bestämt amorteringstiden till 35 år, som ju ligger midt emellan af Första kammaren beslutade 30 och af Andra kammaren beslutade 40 år, samt att man på liknande sätt, som gjordes 1907, hemställt, att vid aflösningen räntan skulle beräknas till 22 gånger sitt årliga belopp.

Med anledning däraf, att sålunda rättvisa icke skipats i detta fall och att enligt min åsikt ett bifall från Andra kammarens sida till sammanjämningsförslaget skulle innebära, att Andra kammaren fullständigt kapitulerade för Första kammarens vilja, tillåter jag mig, herr talman, att yrka afslag på sammanjämningsförslaget.

Vidare yttrade:

Herr Widén: Jag skall däremot, herr talman, be att få yrka bifall till sammanjämningsförslaget, och jag skall i korthet angifva några skäl, hvarför jag biträdt detsamma.

Härtill har jag först och främst haft sakliga skäl. Herrarna torde minnas, att jag redan under den föregående debatten ställde mig på den ståndpunkten, att Kungl. Maj:ts förslag i denna del, hvilket af utskottet förordats, var det, som bäst tillgodosåg en rättvis uppskattning af frälseräntornas värde. Nu har det framhållits, såväl då som i dag, att principen att räkna räntans värde till 25 gånger årliga beloppet, d. v. s. kapitalisera densamma efter 4 procent, skulle vid ett föregående tillfälle af Riksdagen hafva öfvergifvits, nämligen då Riksdagen 1907 fattade beslut i fråga om aflösning af afgälder för afsåndrade lägenheter. Eftersom den siste ärade talaren äfven nu vidrört detta ämne, skall jag be att ännu en gång få fästa uppmärksamheten på, att då den frågan förelåg 1907, så anslöt jag mig till lagutskottets hemställan, enligt hvilken afgälden skulle kapitaliseras efter 5 % och ej efter 4 procent, som Kungl. Maj:t då föreslagit. Då uppträdde i kammaren åtskilliga talare och framhöllo just, att, då vid inlösningen af skattefrälseräntorna genom statsverket dessa kapitaliserades efter 4 procent, rättvisan fordrade, att samma beräkningsgrund komme till användning med afseende på dessa afgälder. Jag tillät mig då framhålla och vill nu ytterligare upprepa det, att dessa afgälder icke i minsta mån kunna jämföras med frälseräntorna. Lika litet som jag då ansåg, att man i fråga om dessa afgälder vore bunden af den beräkningsgrund, som faststälts för skattefrälseräntorna, lika litet kan jag anse, att man

nu i fråga om frälseskatteräntorna skulle vara bunden af den beräkningsgrund, som antogs 1907 för afgäldernas aflösning. Frälseskatteräntorna äro ju fastigheter, som kunna intecknas, och dessa räntor äro för öfrigt till sina belopp betydligt större, än de nämnda afgälderna i allmänhet äro. Därför böra dessa räntor representera ett mycket större värde, än dessa afgälder gjorde, som dels voro till beloppen små och dels hade en annan natur. I fullkomlig öfverensstämmelse med hvad jag gjorde 1907, vill jag alltså äfven nu framhålla, att det icke är riktigt att jämföra den aflösningsgrund, som då fastställdes för afgälder af fastighet, med den nu föreliggande. Det synes mig däremot vara alldeles uppenbart, att man här icke har något sakligt skäl att gå ifrån den grund, som är fastställd och fortfarande gäller för inlösen af skattefrälseräntor, ty det kan enligt mitt förmenande icke finnas den ringaste anledning att ställa räntetagarna på olika linje, när det gäller skattefrälseräntor och när det gäller frälseskatteräntor. Jag anser det sålunda sakligt sedt vara rättvist och billigt, att man här antar Kungl. Maj:ts förslag, hvilket är detsamma som det föreliggande sammanjämningsförslaget.

Härtill föreligger äfven det skälet, att, såvidt jag kan fatta situationen, detta är enda sättet att nu komma till något resultat i frågan. Om vi afslå detta sammanjämningsförslag, är ju uppenbarligen hela frågan fallen för i år, och det kan vara rätt osäkert, när den kommer fram nästa gång och hvad det då blir för resultat. Om man sålunda vill åstadkomma ett resultat och få i gång denna aflösning, som från många synpunkter är önskelig, måste man taga sammanjämningsförslaget.

Hvad sedan beträffar sammanjämnningen rent formellt sedt, så förefaller det mig, som om utskottet ställt sig på en fullt rättvis grund, när det här gått tillbaka till Kungl. Maj:ts förslag. Så mycket mindre bör någon befogad anmärkning mot sammanjämnningen kunna göras från Andra kammarens sida som denna kammare fått sin vilja fram äfven i fråga om kungörelserna i tidningarna, i det utskottet föreslår, att Första kammaren i detta hänseende måtte biträda Andra kammarens beslut.

Hufvudsaken är dock, att om vi vilja, att det skall bli något af Kungl. Maj:ts efter lång tids väntan äntligen framlagda förslag, så finnes ingen annan möjlighet än att antaga sammanjämningsförslaget, till hvilket jag sålunda, herr talman, yrkar bifall.

Herr Rehn: Herr vice talman! Jag skulle för min del ej vilja bidra till att denna fråga faller. Jag tror, att alla skäl tala för, att någonting bör göras för att afskaffa dessa frälseräntor, som måste betraktas som ett slags kvarlevor från längesedan gångna tider och och som knappast kunna ha någon berättigad plats i nuvarande tid med vårt mera moderna ekonomiska lif. Jag har därför från början inom utskottet biträdt Kungl. Maj:ts förslag, ehuru jag haft en viss känsla af att den föreslagna beräkningsgrunden för kapitalisering af dessa räntor varit nog så förmånlig för ränteägarna, d. v. s. i någon mån för högt tilltagen. Att i denna detalj kunna bilda sig en så klar och bestämd uppfattning, att den kunde föranleda mig att från början

Ang. förslag till lag om aflösning af vissa frälsesräntor.

(Forts.)

Ang. förslag till lag om aflösning af vissa frälseräntor. intaga en från utskottets majoritet afvikande mening föll sig dock ganska svårt, i synnerhet som på den ort, jag närmast känner till, icke finnas några frälseräntor och jag sålunda icke har närmare personlig erfarenhet på detta område.

(Forts.)

Den diskussion, som förekom vid frågans behandling här i kammaren för någon vecka sedan om resultatet af den omröstning, som då skedde, har emellertid stärkt min uppfattning, att här en jämkning kunde ske till förmån för såväl räntegifvarne som statsverket, och jag har därför vid den senare utskottsbehandlingen i likhet med öfriga reservanter ansett, att man borde gå en medelväg mellan de bägge kamrarnes olika linjer. Genom ett bifall till vår reservation skulle, om sammanjämningsförslaget kunnat åstadkommas, som vi önskade, aflösningssummans belopp minskats med cirka 276,000 kronor, däraf $\frac{3}{4}$ eller 207,000 kronor skulle komma räntegifvarne till godo och $\frac{1}{4}$ eller 69,000 kronor skulle inbesparas för statsverket. Om jag trodde, att man genom en sådan jämkning skulle ställa ränteägarne i sämre ställning, än de för närvarande ha, skulle jag icke vilja vara med där-om. Jag anser, att äfven de böra åtnjuta full rättvisa, men jag tror, att en kapitalisering efter 22 gånger räntans årliga värde skall hålla ränteägarne fullständigt skadelösa. Det förefaller, som om det borde vara en lätt sak att kunna placera detta kapital mot fullgod säkerhet till 4,4 procent ränta. Äfven om endast 4 procent beräknas, tror jag, att de minskade inkomsterna skola till fullo uppvägas af minskade kostnader för indrifning och realisation af dessa frälseräntor, hvilka oftast lära utgå i innatura-persedlar. Jag vill också erinra om att inom kammarkollegium tre ledamöter föreslagit en beräkningsgrund af 22 gånger räntans årliga belopp. Taxeringsvärdet å dessa frälseräntor beräknas som bekant till endast 20 gånger samma belopp.

Hvad amorteringstiden beträffar, har Första kammaren satt den till 30 år, hvaremot denna kammare, som vi erinra oss, beslöt 40 år. Den ändring, Första kammaren gjorde, lär, efter hvad man sagt, hafva skett för att därigenom skapa ett slags plattform för Första kammarens utskottsledamöter för ett sammanjämningsförslag, som då skulle bli detsamma som utskottets ursprungliga förslag. Härmed må vara hur som helst, man kan ju ha olika meningar om hvad äfven från räntegifvarnes synpunkt kan vara fördelaktigare, att bestämma en längre eller kortare amorteringstid. I allmänhet torde den längre tiden anses förmånligare, då ju därigenom den årliga annuiteten blir mindre. Jag vet dock, att t. ex. hos Norrlands hypoteksförening, där tvenne olika lånetariffer förekomma, den ena med en årlig annuitet af $6\frac{1}{4}$ procent och en amorteringstid af omkring 28 år och den andra med $4\frac{3}{4}$ procent och en amorteringstid af omkring 55 år, det icke så sällan förekommer, att låntagarna föredraga den kortare amorteringstiden. Många af de mindre jordbrukarne i min hemtrakt, som söka lån hos nämnda hypoteksförening — vi äro ju där småbrukare nästan alle-sammans — ha bestämdt förklarat, att de hellre vilja ha den kortare amorteringstiden, då de med den kunna tro sig möjligen få upplefva den tid, då dessa inbetalningar en gång skola upphöra. I hvarje fall måste det vara en fördel för räntegifvarne, om reservationen kunde antagas, ty därigenom blefve amorteringstiden fem år kortare, på sam-

ma gång som den årliga utgiften blefve en smula lägre. Och för statsverket vore det gifvetvis en fördel, då därigenom ett icke så obetydligt belopp kunde inbesparas.

Som frågan nu ligger, vill jag emellertid icke göra något yrkande, då, som jag redan från början antydte, jag icke vill bidraga till frågans fall, men jag har trots det vara rättvisast och bäst, om sammanjämningsförslaget blifvit i öfverensstämmelse med hvad vi i vår reservation framställt, då därigenom skiljaktigheten i kamrarnes beslut i fråga om både räntans värde och amorteringstiden blifvit delad ungefär midt itu, på samma gång som detta förslag borde kunna anses tillgodose olika berättigade intressen.

Ang. förslag
till lag om
aflösnings af
vissa frälse-
räntor.
(Forts.)

Med herr Rehn förenade sig herr *Jansson* i Edsbacken.

Chefen för justitiedepartementet, herr statsrådet Sandström: Hvad angår den sammanjämkning, som utskottet har gjort, och dess formella eller tekniska berättigande, så har jag icke anledning att yttra mig därom. Det kan ju finnas skäl för hvad som sagts om denna sammanjämkning, att den kunnat göras på ett från Andra kammarens synpunkt mera tillfredsställande sätt, men jag tror, att om den hade skett på det sätt, som de föregående talarne nu förordat, så hade säkerligen följden blifvit, att frågan nu legat så, att den fallit i Första kammaren.

Det är nämligen så, att det intresse, som i främsta rummet skall kunna drifva fram denna fråga, är *räntegifvarnes* intresse; det är på räntegifvarne dessa frälseräntor tynga och icke på ränteägarne. Räntegifvarnes intresse är gifvetvis representeradt företrädesvis i Andra kammaren, medan ränteägarintresset har sina flesta förespråkare i Första kammaren. Och detta intresse kräfver icke med samma styrka aflösningens snara genomförande. Ränteägarne kunna utan svårighet vänta, tills en ersättning bjudes, som finnes tillfredsställande. Det är därför all anledning att antaga, att, om sammanjämkningen gått ut på lägre ersättning än tjugufem gånger räntans belopp, frågan denna gång skulle bifallas. Och detta skulle efter min mening vara så mycket beklagligare, som man icke är säker på, att förslaget, om det nu skulle falla, faller framåt. Det finnes ingen anledning tro, att Första kammaren, därest förslaget vid nästa riksdag skulle återkomma, kommer att intaga en annan ställning i fråga om räntornas lösningspris. Och det finnes ytterligare en anledning till oro för förslagets öde, därest det ej nu blir antaget. Vid dess behandling i Första kammaren yppade sig, såsom förut skett i lagrådet, olika meningar om den rätta proceduren för aflösningens verkställande. Det kan anföras mycket starka skäl för, att hela proceduren — äfven afgörandet af uppkommande tvister — förläggas till Konungens befallningshafvande, hvarigenom parterna undgå dyrbara och tidsödande rättegångar vid domstol. Kungl. Maj:t har emellertid af principiella skäl sett sig nödsakad att föreslå, att tvister skola i vanlig ordning afgöras af domstol. Nu är det så, att Kungl. Maj:ts förslag i denna del denna gång antagits i båda kamrarna, men det är ingen säkerhet för att icke samma meningskiljaktighet nästa gång kan komma åter och då vålla förslagets fall. Jag tror därför,

Ang. förslag till lag om aflösning af vissa frälse-räntor.
(Forts.) att det vore under alla förhållanden lyckligast och mest välbetänt, om kammaren ville fränse de anmärkningar, som till äfventyrs kunna göras mot sammanjämningsförslaget, och antaga förslaget i dess nu befintliga skick. Det medför alldeles otvifvelaktigt betydande fördelar för räntegifvarne, hvilka ha den största olägenheten af frälsekatte-räntorna, och äfven om det skulle anses, att ersättningen till ränte-ägarne är alltför liberalt beräknad, så kommer äfven detta förhållande att värka gynnsamt dels därigenom, att man då kan påräkna äfven ränteägarnes initiativ till aflösningsförfarandet och dels också därigenom, att en aflösning, som innebär fördelar för *båda* parterna, helt säkert kommer att bidra till att göra båda parterna benägna att vid ersättningsbeloppets bestämmande i möjligaste mån gå hvarandra till mötes för vinnande af ett snabbt resultat. Risker för tvister och rättegångar blir härigenom afsevärdt mindre.

Herr Persson i Norrköping: Det vill ju synas, som om det här vore meningen att söka frammana en stämning för att Andra kammaren utan vidare skall ge efter i denna fråga, och man förebär, att eljest blir det intet af; frågan faller, och det är icke alls säkert, att den faller framåt. Men jag förstår egentligen icke alls, hvarför denna fråga, därest den nu faller, icke skulle kunna komma igen till nästa år och då på ett sådant sätt, att Andra kammarens intressen blifva något mera tillgodosedda. Ty det är väl ändå icke meningen, att vi här i denna kammare, blott för att det skall bli något af, skola i ett slag votera bort icke mindre än 276,000 kronor, dels från de fattigare räntegifvarne, frälsebönderna, och dels från staten. Visserligen skall man taga hänsyn till ränteägarna i den mån det är rimligt och rätt, men jag anser icke, att man böra göra det i vidare mån, och när dessa ränteägare, som hafva sitt fasta stöd i Första kammaren, vid aflösningen få ett belopp, motsvarande $4\frac{1}{2}$ procent, då är verkligen all rättfärdighet skipad, och då är det orättfärdigt att gå längre.

Jag kan icke förlika mig med detta slags sammanjämkning. Andra kammaren bör väl ha lika stor rätt att säga ifrån som Första kammaren; äfven Andra kammaren bör väl kunna förklara, att om det icke blir som vi vilja, så afslå vi detta. Om Andra kammaren icke tager hänsyn till dessa argument nu, lära vi nog allt framgent få böja oss för de beslut, som Första kammaren för sitt vidkommande finner godt att fatta. — Detta sätt att ta saken anser jag icke vara riktigt, och därför vidhåller jag mitt yrkande.

Häruti instämde herr *Branting*.

Herr Åkerlund: Jag skulle för min del djupt beklaga, om kammaren skulle finna för godt att afslå detta sammanjämningsförslag, ty sannerligen det då är någon säkerhet för att frågan då på länge kan bli löst.

Man tycker visserligen, att det belopp, som här är föreslaget, är för stort och till förmån för räntetägarna. Men herrarna få besinna, att denna sorts räntor stiga i värde för hvartenda år, och man måste väl ställa det så, att räntetägarna äfven blifva villiga att sälja sina

räntor, så att någon rättelse kan vinnas. När nu samtliga öfriga skattehemman i landet fått en så väldigt stor present af statsverket, som förut skett, så är det väl icke underligt, om en allmän ledsnad skulle uppstå bland dessa stackare, som fortfarande få släpa på sina räntor. Jag hemställer till de herrar, som själfva förut fått sig tillerkänd denna stora hjälp af staten, om icke billigheten bjuder att här gå dessa räntegifvare till mötes och se till, att det blir något af med detta.

Ang. förslag till lag om aflösning af vissa frälseräntor.
(Forts.)

Jag skulle för min del ingenting hafva att invända mot det förslag, som reservanterna framställt, om jag hade någon som helst säkerhet för att frågan skulle blifva löst såsom vederbörande önska, men då jag icke har det, utan tvärtom tviflar på, att frågan kommer att lösas inom rimlig tid, om man vidhåller reservanternas förslag, hemställer jag om bifall till sammanjämningsförslaget.

Öfverläggningen förklarades härmed afslutad. Herr vice talmannen framställde propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på afslag å samma hemställan; och fann herr vice talmannen den förstnämnda propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl af herr Persson i Norrköping, i anledning hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs följande omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller lagutskottets förevarande hemställan angående 9 § i förslaget till lag om aflösning af vissa frälseräntor, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren afslagit utskottets berörda hemställan.

Voteringen utvisade 119 ja mot 65 nej, hvadan kammaren bifallit utskottets hemställan.

15 §.

Utskottets hemställan lades till handlingarna.

§ 10.

Härefter förekom till behandling första särskilda utskottets utlåtande, nr 4, i anledning af väckta motioner i fråga om begränsning genom lag af arbetstiden för personal vid badinrättningar m. m.

I särskilda inom Riksdagen väckta, till särskilda utskottet nr 1 för förberedande behandling remitterande motioner hade föreslagits, dels, i två likalydande motioner, nämligen nr 52 inom Första

Ang. begränsning af arbetstiden för personal vid badinrättningar m. m.

Ang. be-
gränsning af
arbetstiden
för personal
vid bad-
inrättningar
m. m.
(Forts.)

kammaren, väckt af herr *Kobb*, och nr 218 inom Andra kammaren, väckt af herr *Lindhagen m. fl.*, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det tacktes Kungl. Maj:t föranstalta om undersökning, huruvida och i hvilken omfattning arbetstiden på kvällarna skulle kunna genom lagstiftning begränsas för å badinrättningar anställd personal och för personalen å rakstugor samt herr- och damfrisérsalonger, samt därefter för Riksdagen framlägga de förslag, hvar till denna utredning kunde föranleda;

dels i en af herr *Ingvarsson* inom Andra kammaren väckt motion, nr 141, att rak- och frisérinrättningar skulle hållas stängd under tiden från kl. 12 natten före sön- och helgdag till följande hvardagsmorgon kl. 7; att, då två eller tre helgdagar följde på hvarandra, rak- och frisérinrättningarna finge hållas öppna den andra af dessa dagar intill kl. 12 middagen; samt att öfverträdelse af dessa bestämmelser skulle straffas enligt strafflagens kap. 7, § 3.

Utskottet hemställde,

a) att Riksdagen måtte, med anledning af herrar *Kobbs* och *Lindhagens* förutnämnda motioner, i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det tacktes Kungl. Maj:t föranstalta om utredning, huruvida och i hvilken omfattning arbetstiden på kvällarna kunde begränsas för den å badinrättningar, rakstugor samt herr- och damfrisérsalonger anställda personal genom ifrågavarande rörelsers hänförande till lagen den 5 juni 1909 om förbud mot handels idkande å söckendag utöfver viss tid, samt, om undersökningen därtill föranledde, för Riksdagen framlägga förslag i ämnet;

b) att herr *Ingvarssons* ofvannämnda motion ej måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Vid utlåtandet voro emellertid fogade reservationer:

af herrar grefve *H. Hamilton*, *Kvarnzelius*, *Strömberg*, friherre *F. De Geer*, *Thyrén*, *Antonsson*, och *Indebetou*;

samt af herr *Räf*, som föreslagit, att Riksdagen, med anledning af herr *Ingvarssons* motion, måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till stadganden i visst i reservationen angifvet syfte.

Sedan utskottets hemställan i *punkten a)* blifvit uppläst, lämnade herr vice talmannen på begäran ordet till

Herr *Indebetou*, som yttrade: Så, som framgår af utskottets utlåtande, har jag reserverat mig mot detsamma, och min reservation afser denna punkt. Anledningen härtill vill jag endast i korthet antyda. Den är, att jag för min del anser, att frågan om arbetstiden i detta fall bör kunna ordnas mellan arbetare och arbetsgifvare genom frivillig öfverenskommelse utan någon lagstiftning därom. Detta torde särskildt varit fallet inom frisöryrket, ty frisörerna ha, som vi veta, en mycket stark organisation, hvarigenom de under senare åren kunnat fullkomligt diktera besluten både rörande arbetstid och annat. Någon

anledning för staten att utfärda särskilda bestämmelser för att tillvarataga deras intressen tror jag icke alls förefinnes.

Jag anser äfven, att här ifrågakarande yrkens utöfvare böra få finna sig i att ha något längre arbetstid, åtminstone i det hänseendet att deras arbete bör pågå efter den tid, då andra samhällsmedlemmar afsluta sitt. Ty dessa yrken ha ju till uppgift att tillgodose medborgarnas intressen i afseende på hygien, och detta äfven under den tid af dagen, då en stor del människor, som icke hafva tid att förut begagna sig af dessa inrättningar, vilja anlita desamma. Många, särskildt inom de mindre bemedlade klasserna, sluta sitt arbete så sent, att de icke skulle kunna under aftonens lopp — om badinrättningarna och äfven frisørsalongerna stängdes tidigare — besöka dessa inrättningar utan att riskera att på grund af den vid arbetstidens slut uppkommande anhopningen af besökande icke blifva expedierade i rimlig tid. Jag vet, att detta är förhållandet på många platser, särskildt i Göteborg.

Då jag sålunda anser, att dessa ingrepp i den privata yrkesutöfningens detaljer och i enskilda medborgares privata angelägenheter icke äro lämpliga, tillåter jag mig yrka afslag på utskottets hemställan.

Härpå anförde

Herr Hamilton: Ingen lärar väl bestrida, att de af motionärerna anförda missförhållandena beträffande arbetstiden inom angifna yrken verkligen äro tillfännandes. Men å andra sidan måste jag gifva den sista ärade talaren rätt i, att det skulle vara olämpligt, om man fastställde en för hela landet gällande stängningstid för frisørsalonger och badinrättningar, och det har heller icke varit utskottets tanke. Utskottet har trott, att det skulle vara lämpligt, att liksom stadssamhällen och köpingar nu ha rätt att bestämma stängningstider för butikerna, så skulle de äfven ha den rätten beträffande frisørsalonger och badinrättningar. Det är ju hufvudsakligen de lokala förhållandena, som göra, att dessa inrättningar böra hållas öppna i en stad på en viss tid, i ett municipalsamhälle eller en köping på en annan.

Utskottet har därför hemställt om en skrifvelse till Kungl. Maj:t dels för att få utredt, hvilka missförhållanden som finnas, och dels för att få till stånd en bestämmelse, att de större samhällena på samma sätt, som sker beträffande butiksstängning, skulle äga rätt att föreskrifva, när badinrättningar och frisørsalonger skola vara öppna, och när de skola vara stängda.

Jag anhåller om bifall till utskottets förslag.

Vidare anfördes ej. Efter af herr vice talmannen gifna propositioner först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på afslag å berörda hemställan blef utskottets hemställan af kammaren bifallen.

Punkten b) föredrogs nu. Därvid yttrade

Herr Räf: I denna fråga skall jag be, herr talman, att få säga några ord.

Andra kammarens protokoll 1912. Nr 51.

*Ang. begränsning af arbetstiden för personal vid badinrättningar m. m.
(Forts.)*

*Ang. be-
gränsning af
arbetstiden
för personal
vid bad-
inrättningar
m. m.
(Forts.)*

Jag har i likhet med motionären ansett beaktansvärda skäl tala för att öppethållandet af rak- och frisørsalonger på sön- och helgdagar i möjligaste mån inskränkes. Den punkt, hvori motionären och jag i sak skilja oss, är endast den, att, då motionären hemställer, att, då två eller tre helgdagar följa på hvarandra, rak- och frisérinrättningarna må hållas öppna den andra af dessa dagar intill klockan 12 middagen, jag återigen föreslagit, att dessa lokaler skulle hållas öppna till klockan 10 f. m. å sådana helgdagar. Syftet härmed är, att personalen å dessa inrättningar måtte bli i tillfälle att besöka gudstjänsten i våra kyrkor och missionshus. Vidare skilja vi oss åt i det hänseendet, att motionären begär ett Riksdagens beslut, medan jag däremot endast påyrkar en skrifvelse.

Jag anser mig icke böra vidare yttra mig i saken, utan tar mig friheten yrka bifall till min reservation.

Herr Hamilton: Herr talman! Jag ber att få fästa kammarens uppmärksamhet på att Riksdagen redan i skrifvelse den 29 mars 1910 anhållit, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa undersökning, i hvad mån inom vårt land behöflig söndagshvila utan berättigad anledning åsidosättes, särskildt inom industri, handel och andra närliggande arbetsområden, äfvensom, därest utredningen skulle därtill gifva anledning, för Riksdagen framlägga erforderligt lagförslag i ämnet. Jag föreställer mig, att när denna skrifvelse blir besvarad, äfven det af herr Räf framställda önskemålet vinner beaktande.

Jag ber sålunda att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Branting: Jag ber, såsom frågan nu ligger, att få yrka bifall till utskottets förslag och därvid uttala den förhoppningen, att icke det af herr Räf, men det af herr Ingvarsson framställda yrkandet måtte bli beaktadt.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad samt herr vice talmannen gifvit propositioner dels på bifall till utskottets hemställan och dels på bifall till den af herr Räf afgifna, vid utlåtandet fogade reservationen, blef utskottets hemställan af kammaren bifallen.

§ 11.

*Ang. förbud
mot natt-
arbete af
män.*

Därnäst i ordningen var å föredragningslistan uppfördt första särskilda utskottets utlåtande, nr 5, i anledning af väckt motion i fråga om initiativ från svensk sida till internationell öfverenskommelse om förbud mot nattarbete af män inom vissa arbetsområden m. m.

I en inom Andra kammaren af herr *Lindhagen m. fl.* väckt och till särskilda utskottet nr 1 för förberedande behandling remitterad motion, nr 215, hade hemställts, att Riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla,

1:o) att initiativ från svensk sida måtte tagas till internationell öfverenskommelse om förbud äfven mot mäns användande till nattarbete inom industriella och angränsande arbetsområden, där det ej måste äga rum af tekniska skäl eller i den allmänna välfärdens in-

tresse, äfvensom för sådant ändamål framlägga saken för den officiella internationella konferens för arbetareskydd, som skulle hållas uti Zürich i september 1912; samt

*Ang. förbud
mot natt-
arbete af
män.
(Forts.)*

2:o) att ärendet oafsedt detta måtte i erforderliga delar ofördröjligen beredas för Sveriges vidkommande samt förslag framläggas till lagstiftning, som utan afvaktan på och oberoende af internationell konvention kunde vara af förhållandena påkallad.

Utskottet hemställde, att förevarande motion ej måtte af Riksdagen bifallas.

Reservationer hade afgifvits:

af herrar *R. Hamilton, Starbäck, Wijk* och *Karlsson* i Fjäl, som föreslagit, att Riksdagen ville anhålla, att Kungl. Maj:t tacktes låta verkställa en allsidig utredning rörande nattarbetet för män inom industriella och angränsande områden, samt, om denna utredning därtill kunde befinnas gifva anledning, taga initiativ till eller biträda en internationell lagstiftning i ämnet; samt

af herrar *Petrén, Söderberg* i Stockholm och *Eriksson* i Grängesberg.

Efter uppläsandet af utskottets hemställan begärdes ordet af

Herr Hamilton, som yttrade: Jag skall i så få ord som möjligt be att få yrka bifall till den af mig m. fl. andrakammarledamöter afgifna reservationen.

Utskottet erkänner, att nattarbete kan vara skadligt i vissa fall för män, och däruti tror jag, att icke blott reservanterna utan samtliga kammarrens ledamöter instämma med utskottet. Utskottet säger också, att dylikt arbete inom vissa yrken kan få sådan utbredning, att lagstiftningens ingripande är påkalladt. Äfven i denna motivering kunna reservanterna instämma, men reservanterna förmena, att efter denna motivering klämmen bort vara annorlunda än den, som af utskottet föreslagits.

Reservanterna inse väl, att inom åtskilliga industrier arbete måste bedrivas på natten, men de hålla också före, att inom andra industrier nattarbetet skulle kunna begränsas. Äfvenledes anse reservanterna, att en lagstiftning rörande begränsning af männens nattarbete bör hvilat på internationell öfverenskommelse, enär i annat fall den svenska industrien måhända icke skulle kunna, såsom den borde, upptaga konkurrensen med den utländska.

Innan Sverige emellertid kan vända sig till andra länder i denna fråga, bör först utredas omfattningen här i landet af nattarbete af män och i hvad mån detta skulle kunna inskränkas. Först sedan det skett, borde Sverige ansluta sig till en eventuell internationell konvention.

Det är detta reservanterna åsyfta med sin reservation, och jag ber sålunda, herr talman, att få yrka bifall till densamma.

Häruti instämde herrar *Starbäck* och *Karlsson* i Fjäl.

*Auf. förbud
mot natt-
arbete för
män.
(Forts.)*

Vidare anförde:

Herr Söderberg i Stockholm: Herr vice talman! Det sägs ju, att man skall söka begränsa sig så mycket som möjligt, och ehuru detta är en fråga, som intresserar mig särskildt och för hvilken jag skulle kunna känna mig föranliten att taga kammarens tid något i anspråk, skall jag likväl söka bli så kort som möjligt.

Till en början skall jag be att få påpeka, att utskottet i sin motivering har en alldeles felaktig utgångspunkt. Utskottet säger nämligen, att hela frågan kommit upp till följd af frågan om kvinnornas nattarbete. Frågan är emellertid vida äldre än så och den kan äfven bedömas och lösas fullständigt fristående från frågan om kvinnornas nattarbete. Detta är det stora, kapitala misstag, som utskottet begått och som, enligt hvad utskottet säger, föranlett detsamma att icke vilja närmare gifva sig in på frågan.

Härjämte säger utskottet, att, enligt hvad utskottet inhämtat och 1911 års lagutskottet redan påpekat, nattarbete för män här i landet icke förefinnes i någon större utsträckning och ej heller visar någon tendens att ökas. Ja, den sista saken vet man icke något om. Jag har sökt att i arbetsstatistiken få några upplysningar, som kunde komplettera den utredning, med hvars siffror de föregående lagutskott, som behandlat samma fråga, hafva rört sig, men jag har då fått det svar, att dessa siffror icke kunna kompletteras, enär den undersökning, af hvilken nämnda siffror vore resultatet, endast vore tillfällig och icke förnyats. Skall man således kunna få något verkligt material för att bedöma frågan om nattarbetets utsträckning inom industrien här i landet, så måste man i främsta rummet beakta den del af motionen, som påyrkar en fullständigare och permanent undersökning af dessa förhållanden. Jag för min ringa del har också vid frågans föregående behandling här i kammaren tillåtit mig påpeka, att det första och nödvändiga, som fordras och som vi vilja komma till, det är att vi få exakta undersökningsresultat att röra oss med, så att man icke behöfver höra detta tal om att det icke är så farligt på detta område, som vi, hvilka föra fram denna fordran, vilja göra gällande.

Nu gick det så till i utskottet, att när vi sökte föra fram motionärens yrkande i första delen af motionen, nämligen att frågan skulle underställas konferensen i Zürich eller någon liknande konferens, vi från det hållet, där man icke alls ville veta af denna fråga, fingo det svaret: Ja, men icke kan väl Sverige komma och fordra, att ett ärende skall föras upp till denna internationella behandling, när vi icke ha något material att stödja oss på från vårt eget land. Härpå tillät jag mig svara, att vi på det sättet ju aldrig skulle komma någon vart, ty majoriteten inom utskottet ville heller icke tillstyrka den andra delen af motionen, som går ut på att vi skulle taga frågan i egna händer först, oafsedt denna internationella behandling. Den ena gången afstyrker man ett förslag att få fram denna internationella behandling, som man säger är nödvändig ur industriens synpunkt, om den svenska industrien icke skall duka under i konkurrensen med den utländska — den ena gången, säger jag, afstyrker man detta, förebärande, att vi i Sverige icke ha material därför, den andra gången

afstyrker man en undersökning af de svenska förhållandena, och så kan man hålla på i oändlighet. Jag tillät mig säga i utskottet, att den kalamiteten hade man ju kunnat undvika, om man första gången, motionen var före, gått framställningen till mötes och anordnat en fortlöpande undersökning.

*Ang. förbud
mot natt-
arbete för
män.
(Forts.)*

Så ungefär låg frågan i utskottet, och så mynnar majoritetens mening ut i den motivering och det förslag, som vi här se, att motionen ej måtte af Riksdagen bifallas!

Jag vill icke förneka, att i den reservation, som åtföljer detta betänkande, frågan vunnit något mer beaktande, och om Andra kammaren i första hand ville biträda den reservationen, så kan jag icke se annat, än att frågan, såsom man säger, har fallit framåt någon smula. Vi ha från vårt håll, som herrarne se, icke kunnat gå med på reservationen i dess helhet, utan vi ha reserverat oss blankt, därför att vi icke kunnat fullständigt gå med på den motivering, som de öfriga reservanterna framlagt. Detta har varit mycket svårt för oss, emedan där sägas en del saker, som vi icke vilja stryka under. Särskildt vilja vi icke gå med dem, när de utgå därifrån, att frågan framför allt skall lösas internationellt.

Jag vill för min del helst yrka bifall till motionen och till de utgångspunkter, som i denna framställas, hvilka jag anser vara de absolut riktiga, om man skall komma någonstädes med denna för industriarbetarne så oerhördt betydelsefulla fråga. Jag tycker, att medan vi vänta på, att en internationell lagstiftning om arbetarskydd kommer till stånd — något, som ju dock ligger ganska långt bort i tiden — så kunde vi taga saken i egna händer här i landet först och påbörja det förberedande arbete, som jag vid andra tillfällen talat om, nämligen att skaffa oss en bild af hvilka industrier, som äro af den tekniska natur, att de med absolut nödvändighet kräfvat arbete dygnet om och hvilka man icke kan säga detsamma om, och sedan i första hand göra något beträffande de industrier, som icke äro beroende af den internationella konkurrensen.

Denna mening skulle bäst tillgodoses genom ett bifall till motionen och de bredvid hvarandra stående yrkandena i densamma. Emellertid har man nu, lika litet som förr, den ringaste förhoppning om, att kammaren skulle gå med på ett sådant yrkande, och därför måste man inskränka sig till att om möjligt få till stånd ett beslut af kammaren, som pekar på, att kammaren i någon mån beaktat och observerat denna fråga. Om ett sådant uttalande skulle komma till stånd, så vore ju dock detta i viss mån betydelsefullt och fördelaktigt.

Det är därför, herr talman, som jag icke yrkar bifall till motionen, utan stannar vid att yrka bifall till den af herrar Hamilton m.fl. vid betänkandet fogade reservationen.

Herr Indebetou: Herr talman! Jag skall endast med hänvisning till den motivering, som är lämnad i utskottets utlåtande, be att få yrka bifall till utskottets förslag.

Med herr Indebetou förenade sig herrar *Vennersten* och *Andersson* i Knäppinge.

Härmed var öfverläggningen slutad. I öfverensstämmelse med de därunder gjorda yrkandena framställde herr vice talmannen propositioner först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på afslag därå och bifall i stället till den af herr R. Hamilton m. fl. vid utlåtandet fogade reservationen; och fattade kammaren beslut i enlighet med innehållet i sistnämnda proposition.

§ 12.

Vid härefter skedd föredragning af första särskilda utskottets utlåtande, nr 6, i anledning af väckt motion i fråga om undersökning rörande personalens i hotell-, restaurang- och kaféerörelse arbetstid och arbetsförhållanden m. m., biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 13.

*Ang. anslag
till anord-
nande af
yrkesinspek-
tion.*

Härpå upptogs till behandling första särskilda utskottets utlåtande, nr 7, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till anordnande af yrkesinspektion.

I en den 12 april innevarande år till Riksdagen aflåten och till särskilda utskottet nr 1 för förberedande behandling remitterad proposition hade Kungl. Maj:t, under åberopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att

dels med godkännande af de i samma protokoll intagna förslag till aflöningsstat samt till allmänna villkor och bestämmelser för aflöningsförmänernas åtnjutande att tillämpas från och med år 1913, i riksstaten under sjätte hufvudtiteln uppföra ett ordinarie anslag till anordnande af yrkesinspektion å 107,300 kronor;

dels ock för samma ändamål å extra stat för år 1913 anvisa ett belopp af 50,000 kronor.

I sammanhang härmed hade utskottet till behandling förehaft, dels en inom Andra kammaren af herr *Vennersten* i ämnet väckt motion, nr 320, hvari hemställts, att begynnelselönen för yrkesinspektörerna måtte sättas till 7,000 kronor och att anslaget för lönerna i fråga måtte höjas med härför erforderligt belopp, dels en inom Andra kammaren af herr *Söderberg* i Stockholm väckt motion, nr 324, hvari föreslagits, att begynnelsearfvodet för underinspektör måtte sättas till 2,200 kronor med 3 ålderstillägg å 300 kronor efter respektive 5, 10 och 15 års tjänst jämte ett ortstillägg af 300 kronor för dem, som blefve bosatta i Stockholm, samt att det extra anslaget under B) i Kungl. Maj:ts förslag måtte höjas med 3,700 kronor till 53,700 kronor.

Utskottet hemställde, att Riksdagen, med afslag å herr *Söderbergs* motion och med föranledande af Kungl. Maj:ts proposition och herr *Vennerstens* motion, måtte

a) godkänna följande aflönings- och omkostnadsstat för yrkesinspektionen, att tillämpas från och med år 1913.

	Lön.	Tjänstgöringspengar.	Orts-tillägg.	Summa.	
	Kronor.	Kronor.	Kronor.	Kronor.	
A. Ordinarie anslag.					
1 yrkesinspektör	4,200	2,000	400	6,600	Lönen kan efter 5 år höjas med 500 kr. och efter 10 år med ytterligare 500 kr.
1 »	4,200	2,000	400	6,600	
1 »	4,200	2,000	—	6,200	
6 yrkesinspektörer	25,200	12,000	—	37,200	
1 yrkesinspekttris	2,400	1,200	—	3,600	Lönen kan efter 5 år höjas med 300 kr., efter 10 år med ytterligare 300 kr. och efter 15 år med ytterligare 300 kr.
Till yrkesinspektörernas och yrkesinspekttrisens kontorskostnader samt vikariatsersättningar, förslagsvis	—	—	—	17,000	
Summa kronor	—	—	—	77,200	
B. Extra anslag.					
Till arfvoden åt 11 assistenter, 18 underinspektörer, specialinspektörer samt vikariatsersättningar m. m., summa kronor				81,900	
Ordinarie och extra anslag tillsammans kronor				159,100	

Ang. anslag till anordnande af yrkesinspektion.
(Forts.)

- b) godkänna vissa närmare angifna villkor och bestämmelser för åtnjutande af de i aflöningsstaten upptagna aflöningsförmåner;
 c) i riksstaten under sjätte hufvudtileln uppföra ett ordinarie anslag till anordnande af yrkesinspektionen å 77,200 kronor; och
 d) för anordnande af yrkesinspektionen å extra stat för år 1913 anvisa ett belopp af 81,900 kronor.

Uti en vid utlåtagandet fogad reservation hade herrar *Rosén*, *Söderberg* i Stockholm, *Eriksson* i Grängesberg, *Indebetou* och *Karlsson* i Fjäl, i anslutning till hvad herr Söderberg i Stockholm föreslagit uti sin ofvanberörda motion, hemställt, att Riksdagen ville besluta, att begynnelsearfvodet för underinspektör skulle sättas till 2,200 kronor med tre ålderstillägg å 300 kronor efter respektive 5, 10 och 15 års tjänst, med ett ortstillägg af 300 kronor för dem, som blefve bosatta i Stockholm, samt att utskottets förslag till stat under B) extra anslag, med anledning häraf måtte höjas med 3,700 kronor till 85,600 kronor, hvarigenom ordinarie och extra anslag tillsammans komme att utgöra 162,800 kronor.

Ang. anslag
till anord-
nande af
yrkesinspek-
tion.
(Forts.)

Efter föredragning af *punkten a)* yttrade:

Herr Söderberg i Stockholm: Herr vice talman, mina herrrar! Som kammarens herrar ledamöter möjligen sett, äro vi fyra stycken från Andra kammaren och en från Första kammaren, som ha reserverat oss mot utskottets förslag beträffande lönerna för underinspektörerna.

Kungl. Maj:t har i sin proposition, enligt min uppfattning — och det är en uppfattning, som jag tillåter mig att i min motion framföra till Riksdagen — föreslagit alldeles för låga lönesatser till underinspektörerna. De skulle enligt den kungl. propositionen endast få 2,000 kronor i begynnelselön — med tillägg af 200 kronor för dem, som ha sin verksamhet i Stockholm — hvilken lön sedan med ålders- tillägg skulle kunna stiga upp till 2,900 resp. 3,100 kronor. Med de kvalifikationer, som i den kungl. propositionens motivering säges, att de personer måste hafva, som skola bekläda underinspektörsplatserna, tror jag, att det skall bli ganska svårt att för den aflöningen få fullt kompetenta personer till dessa tjänster. De måste ju vara väl kvalificerade, hafva förmåga att just och stiltigt uppträda mot folk, och de måste vara i besittning af en viss kunskap i maskintekniken, då de ju skola profva ångpannor och dylikt. Jag tror icke, som sagdt, att man med de lönesatserna kan förmå fullt kompetenta personer att söka dessa befattningar. Det blir väl samma förhållande här rådande, som när man kommer upp till inspektörer och assistenter. I fråga om dem säger man, att de måste ha ordentliga löner, därför att det måste vara kvalificerad folk. Ur denna synpunkt vågar jag påstå, att en begynnelselön af 2,200 kronor för underinspektörerna ute i landet och 2,500 för dem, som blifva bosatta i Stockholm, icke är för högt tilltagen.

Dessutom måste man naturligtvis taga i betraktande äfven den omständigheten, att dessa personer icke böra stå alldeles för långt nere i ekonomiskt afseende, ty det blir en hel massa omkostnader för dem: de skola hålla sig snygga och propra och inneha en sådan ställning, att de kunna uppträda med en viss säkerhet.

Jag tror alltså, att på grund af de kvalifikationer, som man fordrar af en underinspektör, på grund af den sysselsättning han skall hafva och på grund af de fordringar, som ställas på hans person i öfrigt, en lön af t. ex. 2,500 kronor för dem, som äro bosatta i Stockholm, alldeles icke kan betraktas för hög. Härtill kommer, att ålderstilläggen å tillhoppa 900 kronor icke komma honom till del förrän efter en väl vitsordad femtonårig tjänstgöring, och vidare, att dessa ålderstillägg utgöra en ersättning för de befordringsmöjligheter, som en underinspektör alldeles saknar — han kan aldrig komma upp på något högre trappsteg vare sig till assistens eller mycket mindre yrkesinspektör, utan han förblir underinspektör, så länge han är i statens tjänst. Jag tror icke heller, att denna förhöjning ur kostnadssynpunkt skulle vara så afskräckande, ty hela staten skulle ju ökas blott med 3,700 kronor.

Det är på dessa skäl, som jag, ur Stockholms synpunkt och ur hela landets synpunkt för öfrigt, vågar hålla före, att min motion icke är obefogad, och jag skall, i fullt förlitande på, att kammaren

verkligen skall beakta dessa synpunkter, yrka bifall till den af herrar Rosén m. fl. afgifna reservationen.

*Ang. anslag
till anord-
nande af
yrkesinspek-
tion.*

I detta anförande instämde herrar *Karlsson* i Fjäl, *Eriksson* i Grängesberg och *Indebetou*.

(Forts.)

Herr Räf: Herr talman, mina herrar! Jag är i motsats till den föregående talaren af den åsikten, att såväl den ena som den andra af dessa befattningar äro alldeles tillräckligt aflönade enligt utskottets förslag. Det var egentligen icke heller om löneförhållandena jag tänkte yttra mig, utan, likasom jag i onsdags, då lagen om arbetarskydd var före, tog mig friheten att inför kammaren angifva, hvad denna lag verkligen innebär för jordbruket, så tager jag mig äfven nu friheten att meddela, hvad den kungl. proposition, som ligger till grund för detta det första särskilda utskottets utlåtande, och hvad jämväl själfva utlåtandet verkligen innebär för jordbruket.

Först ber jag emellertid att få säga, att den yrkesinspektionspersonal, som härmed antages, är ungefär fyra gånger så stor som den yrkesinspektionspersonal, vi förut haft, och hvad utgifterna för denna personal beträffar, så äro de nära tre gånger så stora som de utgifter, vi förut hafva haft för yrkesinspektionen. Knalla vi på på detta sätt, som vi gjort de sista åren, så komma vi rätt snart till ett ämbetsverk, för hvars löner vi få mycket ansenliga utgifter. Lägga vi så därtill de resekostnader och dagtraktamenten, som följa med detta utskottsförslags antagande, så går det så mycket raskare.

Vidare ber jag få säga, att den kungl. proposition, hvarpå särskilda utskottet grundat sitt utlåtande, ställer mycket starkt i utsikt, att det nog icke dröjer så länge, innan vi få påräkna en ytterligare förstärkning i yrkesinspektionen. Och det är att märka, att särskilda utskottet icke — liksom ej heller jag, som varit medlem i utskottet — i något afseende underkänt de af Kungl. Maj:t gifna utsikterna.

Jag sade, att jag hufvudsakligen skulle sysselsätta mig med det, som i denna fråga berör jordbruket; och jag kommer därvid att väsentligen uppehålla mig vid underinspektörerna. Det är att märka, att den yrkesinspektion, som afser jordbruket, enligt det föreliggande förslaget skall förrättas af 18 underinspektörer — och det är här, som det orimliga i detta förslag särskildt skarpt framträder. Dessa 18 underinspektörer skola öfvertaga 5,000 inspektionsställen från de förutvarande yrkesinspektörerna. De skola vidare ha att förrätta inspektion vid 58,575 handverk, för så vidt de hafva maskinella anordningar, vidare skola de ha att förrätta inspektion vid 7,500 större jordbruk eller sådana jordbruk, som använda sig af mekanisk kraft för drifvande af tröskverk eller dylikt. Alltså är det under angifna förutsättning 71,075 platser, där dessa 18 underinspektörer ha att förrätta inspektion. Dessutom skola de resa tusentals mil tillsammans taget på järnväg, med ångbåt, efter häst eller på velociped.

Vidare skola de stå i ständig rapport med yrkesinspektören i distriktet. Till honom skola de hafva att aflämna månatliga rapporter. Vidare skola de föra noggranna anteckningar enligt särskilda formulär. De skola lämna råd och upplysningar till de personer, hos hvilka de

*Ang. anslag
till anord-
nande af
yrkesinspek-
tion.*

(Forts.)

inspektera, och om den inspekterade personen det begär, skola underinspektörerna lämna detta skriftligt, och jag tager för gifvet, att de inspekterade för all säkerhets skulle i allmänhet önska få det i skriftlig form. Om det är 71,075 platser, som skola inspekteras, blir det, om inspektionerna förrättas årligen en gång på hvarje plats, 3,948 inspektioner på hvarje sådan där underinspektör. Det är att märka, att i såväl Kungl. Maj:ts proposition som i det därpå utarbetade utskottsförslaget sätter man mycket öppenlysthet i sikte, att inspektionerna böra förrättas en gång årligen, alldeles som på vissa platser i utlandet. Det skyntar till och med i somliga fall fram, att man icke är belåten med endast en inspektion per år. Emellertid utgår jag från det antagandet, att de skola förrätta en inspektion hvar tredje år, och då blir det 1,316 inspektioner per år och på hvarje sådan där underinspektör. Jag skulle vilja säga det, att om jag verkligen antager, att detta skulle vara möjligt, så är det dock så nära gränsen af det orimliga, som man gärna kan komma. Jag har emellertid antagit tillsvidare, att det verkligen är möjligt för dessa underinspektörer att förrätta 1,316 inspektioner per år. Då därtill kommer att allt detta icke står i strid med min ställning till lagen i fråga, har jag följaktligen kunnat gå med på utskottets framställning, sådan den föreligger här och med åberopande af hvad jag sade i onsdags, då jag hade ordet.

Nu komma vi emellertid till de svårigheter, som äro ööfvervinneliga med den inspektion, som är föreslagen, nämligen då det gäller det mindre jordbruket. Om vi skulle sätta tro till herr Daniel Persons tolkning af denna lag förliden onsdag, finge vi inrycka ytterligare ungefär 300,000 mindre jordbruk under inspektionen, och då vore jag färdig att använda ett uttryck af professor Thyrén om, huru många underinspektörer det i så fall skulle gå åt. Men jag skall icke angifva det antal, han sade, men säkert hade han god grund för den *här*, som han därvid uppställde. Jag skall hålla mig i stället till regeringens proposition, som ligger framför mig, och i den heter det, att det finnes ungefär 120,000 kreatursvandringar vid dessa småbruk, som i fall verkligen yrkesinspektionen skall utsträckas till de mindre jordbruken, skola inspekteras. Nu finner man, om man håller sig till det större landtbruket, handtverket och de industriella fabrikerna, att dessa 120,000 kreatursvandringar måste falla utanför det inspektionsområde, som är uppställt i första särskilda utskottets utlåtande nr 7. Jag ber vidare få fästa uppmärksamheten på, att dessa 120,000 häst- eller kreatursvandringar befinna sig icke såsom fabrikerna i närheten af hvarandra, utan här gäller det att resa många mil mellan orterna och de olika byarna eller gårdarna, där de förekomma.

När herrarna betänka detta och besinna hvad här alltså föreligger, måste herrarna väl säga, att den första tillämpningen af denna yrkesinspektion måste anses sammanfalla så fullständigt med det yttrande, som jag hade i onsdags — ett yttrande om hvars innehåll så långt jag kunde förstå, utskottets ordförande och jag voro eniga, nämligen att det mindre jordbruket från rent praktisk synpunkt måste uteslutas, ty det kan icke inspekteras af 18 underinspektörer, om de skola förrätta den tjänst, som bör ligga dem närmare. Utskottets nu förelig-

gande tillämpning gifver också en mycket god kommentar öfver utskottets motivering i afseende å den lagparagraf, som är underlaget för det här framställda förslaget.

Vidare syntes det mig att döma af det sista anförande, som herr finansministern hade i onsdags, vara hans mening, att det icke går an att draga det mindre jordbruket under denna yrkesinspektion. Det är nog icke från rent förnuftig synpunkt möjligt, som han sade. Jag har hans yttrande här i fickan; jag var inne och tog det på kansliet för att vara rustad.

Vidare vill jag säga, att vi i och med det mindre jordbrukets indragande under inspektionen skulle komma uti en alldeles orimlig ställning till öfriga länder såväl inom som utom Europa. Ty det lär icke finnas ett enda land i hela världen, där man satt in en sådan här underinspektörsgrad för att hafva uppsikt öfver det mindre jordbruket. Det är också följaktligen, såsom jag tyckte mig finna af herr finansministerns yttrande, mycket orimligt, att vi skulle gå längre, än, hvad jag tyckte, vi voro öfverens om i onsdags.

Som herrarna finna och de flesta af de äldre, som sitta här, väl hafva klart för sig, hafva vi också en annan regulator för att undanhålla det mindre jordbruket från denna yrkesinspektion. Det är det, att vi neka bevilja medel till flera än dessa 18 underinspektörer. Beviljas det icke medel till flera, så komma de att hålla sig tämligen borta från det mindre jordbruket. Och de hafva viktigare saker att uträtta än att inspektera detta.

Men till sist skulle jag verkligen vilja uttrycka den förhoppningen, att någon för det mindre jordbruket intresserad vänsterman i denna kammare ville väcka en motion, som verkligen afskure denna, låt mig säga, blindtarm. Jag syftar på inspektionen, i hvad den kan beröra det mindre jordbruket, så att detta mindre jordbruk kan känna sig befriadt från det Damoklessvärd, som likväl enligt lagtexten hänger öfver detsamma. Jag säger också, att det vore godt om motionen komme från vänsterhåll, ty då skulle förnuftiga skäl gälla och då kunde det bli något med det. Jag är viss om, att den vänsterman, som handlade så mot det mindre jordbruket, skulle göra sig förtjänt af såväl valmännens som Andra kammarens för jordbruket intresserade medlemmars tacksamhet och uppmärksamhet.

Herr *Andersson* i Knäppinge instämde häruti.

Herr *Eriksson* i Grängesberg: Herr vice talman! Jag har icke begärt ordet för att svara herr Räf, ty som herrarne hörde, hade hans anförande icke något att göra med det ärende, vi nu behandla, utan var ett eko från den lag angående arbetarskydd, som nyligen blifvit antagen. Jag kan icke underlåta att nu, efter sedan denna lag blifvit behandlad och då han ändock upprepade sitt förut hållna anförande, uttala min förvåning öfver att herr Räf icke kommit fram med sina synpunkter i en motion, innan lagen blef godkänd, utan först sedan detta redan skett. Det är ett sätt, som jag icke funnit böra begagnas i Riksdagen, utan när en lag är antagen, så är det icke något vidare att säga om den saken, äfven om man icke tycker om den.

*Ang. anslag
till anord-
nande af
yrkesinspek-
tion.*

(Forts.)

*Ang. anslag
till anord-
nande af
yrkesinspek-
tion.*

(Forts.)

Hvad vi nu hafva att behandla är frågan hur mycket underinspektörerna skola hafva betaldt. Det är icke fråga om antalet underinspektörer, ty därom äro vi alla, såväl reservanter som utskottets majoritet, eniga, utan det är från reservanternas synpunkt fråga om, hur mycket underinspektörerna skola hafva i lön. När det gäller inspektörerna, äro alla eniga. Jag skall be att till alla delar få instämma i herr Söderbergs i Stockholm anförande, där han motiverade hvarför vi tycka, att underinspektörerna skola hafva något mer, än utskottet föreslagit. Jag skall bara be att få tillfoga ett par synpunkter.

Kontrollen, profningen af ångpannor och dylikt kommer att åligga dessa underinspektörer i allmänhet, ty yrkesinspektörerna kunna förordna en underinspektör att profva ångpannor. Då måste man säga sig, att dessa underinspektörer skola hafva en rätt betydande kompetens, ehuru de icke skola hafva någon egentlig skolbildning. Hafva de gått igenom en lägre teknisk skola, är det fördelaktigt. Men de måste hafva praktisk erfarenhet, verkstadspraktik, inom olika afdelningar af verkstäder och äfven deltagit i det praktiska lifvet. Det förefaller mig, att de, som äro rädda för lagen från de synpunkter, som herr Räf hade, borde hafva kunnat gå oss till mötes i denna reservation, därför att det enligt min uppfattning är synnerligen viktigt, att man får dugligt och praktiskt folk till underinspektörer. Kan man icke få de bästa begåfningar här, är det fara värdt, icke bara att inspektionen i detta fall blir dålig utan, hvad värre är, att den blir tyngande för dem det gäller, därför att underinspektörerna icke begripa sin sak rörande de arbetsmedel, som skola inspekteras.

Det är egentligen ur denna senare synpunkt, som jag varit med om såväl motionen som reservationen. Jag är säker på, att man kan få folk för 2,000 kronor, man kan få folk för 1,500 kronor till dessa uppdrag, men det är skillnad på hvilka man får till dessa befattningars innehafvare. Och jag har den uppfattningen, att man skall se till att få de duktigaste, som man kan få för pengar. Då tycker jag att Riksdagen icke bör hesitera inför ett ökadt anslag på 3,700 kronor.

Herr Indebetou har i utskottet framfört samma mening, och jag vet, att flera inom utskottet ha haft samma uppfattning, fastän de icke antecknat sig såsom reservanter, så att jag tror, att den meningen, fastän den icke fick majoritet där, var rätt så allmän, nämligen, att detta var en viktig synpunkt, som jag här fört fram.

Jag skall be att få yrka bifall till reservationen.

Herr Vennersten: Herr talman! Jag har tillåtit mig att i fråga om yrkesinspektörernas aflöning väcka en motion, i hvilken föreslås, att deras begynnelselön måtte sättas till 7,000 kronor. Jag ämnar nu icke göra något yrkande i öfverensstämmelse med denna min åsikt af det skäl, att det tydligen är omöjligt att vinna gehör för denna uppfattning i kammaren. De skäl som herr Söderberg och nu senast herr Eriksson i Grängesberg anförde för en högre lön för underinspektörerna, skulle jag emellertid kunna åberopa med allra största kraft äfven för min framställning rörande yrkesinspektörerna och då jag nu begärde ordet, var det för att uttala, att jag icke kunnat

finna, att utskottet affärdat min motion med så kraftiga och vägande skäl, att man kan säga, att den därigenom blifvit bemött.

När man påminner sig, hurusom vid behandlingen af lagen om arbetarskydd meningarna hos utskottsledamöterna gingo starkt i sär, äfven i sådana punkter om hvilka utskottsmedlemmarna enligt betänkandet syntes vara eniga, kan man förstå, hvilken svår uppgift yrkesinspektörerna få, när de skola gå att tolka dessa kautschuksparagrafer, som man med skäl kan kalla ifrågavarande lagbestämmelser i många fall. Jag tror, att det varit klokt, då nu dessutom antalet begränsats till 9 inspektörer i stället för af sakkunnige förordade 12, att man beviljat en begynnelse-lön, som bättre kunde garantera tillgången på verkligt dugande krafter, särskildt med hänsyn till att det gäller personer, som så helt måste ägna sig åt sitt uppdrag och som därför också genom 28 § i lagförslaget äro så kringskurna i sin förvärfvsverksamhet, som fallet är med yrkesinspektörerna. För att ge uttryck åt min mening, och då jag icke kan yrka bifall till min motion, skall jag be att få instämma med reservanternas.

Jag yrkar sålunda, herr talman, bifall till reservationen.

Med herr Vennersten förenade sig herrar *Jeansson* i Kalmar och *Hildebrand*.

Herr Hamilton: Herr talman, mina herrar! Det är tydligt att vid skapandet af nya befattningar är svårt att finna det lönebelopp, som kan anses lämpligt, och jag för min del röstade verkligen uti utskottet med reservanternas och håller före, att man bör aflöna underinspektörerna så pass, att man kan få dugligt folk.

Jag har emellertid icke reserverat mig utaf det skäl, att Kungl. Maj:t icke har föreslagit och utskottet icke heller ifrågasatt, att underinspektörerna skola uppföras på ordinarie stat, och att deras löner sålunda skola fastställas för framtiden, utan Kungl. Maj:t begär blott ett extra anslag för aflöning utaf underinspektörer och några assistenter och så vidare. Sålunda ligger ju i Kungl. Maj:ts hand att framdeles, när så är af behovet påkalladt eller Kungl. Maj:t finner, att man icke kan få tillräckligt med dugligt folk för dessa platser, göra en hemställan till Riksdagen, att underinspektörer skola få högre löner. Jag antager, att det icke kommer att dröja länge, förrän underinspektörerna uppföras på ordinarie stat, och jag förmodar, att Kungl. Maj:t då icke skall underlåta, därest behovet det påkallar, att föreslå, att lönerna sättas upp för underinspektörerna, antagligen icke till 2,200 endast, utan måhända till högre belopp.

Utaf dessa skäl har jag hållit före, att man icke bör gå högre än Kungl. Maj:t ansett nödvändigt, då det blott gäller ett extra anslag.

Jag skall nu icke ingå i ett utförligare bemötande af herr Räf, men jag tror, att just de skäl, som herr Räf anförde, och att herr Räf ville lägga så stor arbetsbörda på dessa underinspektörer, visar, att han har missuppfattat, hur kontrollen vid jordbruket skall utföras.

Herr talman! Det är utaf de nyss anförda skälen, som jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

*Aug. anslag
till anord-
nande af
yrkesinspek-
tion.*

(Forts.)

*Ang. anslag
till anord-
nande af
yrkesinspek-
tion.*

(Forts.)

Herr Räf: Herr vice talman! Jag har, såsom herrarna åtskilliga gånger kanske haft erfarenhet utaf, i allmänhet icke tagit till orda för att svara på onödigt tal, men däremot när det är fråga om att jag verkligen skulle hafva begått ett misstag, är jag särdeles tacksam för att få uppmärksamheten fästad på detta misstag, som jag verkligen begått. Ty har jag begått ett misstag, är jag redobogen att rätta det; men kan det icke visas, att jag begått något, tar jag icke reson, förr än jag får se, att ett misstag verkligen är begånget, och hvori detta skulle bestå.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad samt herr vice talmannen gifvit propositioner på dels bifall till utskottets hemställan i förevarande moment, dels ock bifall till samma hemställan med den ändring däri, som föreslagits i den af herr Rosén m. fl. afgifna, vid utlåandet fogade reservationen, fattade kammaren beslut i enlighet med innehållet i den senare propositionen.

Mom. b) och c).

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Mom. d).

Utskottets hemställan bifölls med den jämkning, som föranleddes af här ofvan vid mom. a) angifna beslut.

§ 14.

Föredrogs första särskilda utskottets utlåtande, nr 8, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till anordnande af inspektion öfver elektriska anläggningar för belysning eller arbetsöfverföring; och blef utskottets hemställan därvid af kammaren bifallen.

§ 15.

*Om ändring i
förordningen
angående
mantals-
skrifning.*

Till afgörande förelåg nu bevillningsutskottets betänkande, nr 43, i anledning af dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse af § 3 mom. 6 i förordningen den 6 augusti 1894 angående mantalsskrifning, dels ock en i ämnet väckt motion.

Genom proposition af den 26 april 1912, hvilken hänvisats till bevillningsutskottet, hade Kungl. Maj:t, under åberopande af tvänne propositionen i utdrag bilagda statsrådsprotokoll öfver finansärenden, föreslagit Riksdagen att antaga följande förslag till förordning om ändrad lydelse af § 3 mom. 6 i förordningen den 6 augusti 1894 angående mantalsskrifning:

Härigenom förordnas, att § 3 mom. 6 i förordningen den 6 augusti 1894 angående mantalsskrifning skall erhålla följande ändrade lydelse:

Mom. 6. Ledamot af statsrådet, som för utöfning af statsråds-

ämbetet afflyttar från den ort, hvarest han vid utnämningen var bosatt, äger utan hinder häraf fortfarande vara där mantalsskrifven.

*Om ändring i
förordningen
angående
mantals-
skrifning.
(Forts.)*

Är någon, som blifvit af Kungl. Maj:t förordnad till ledamot i kommitté eller kommission eller mottagit uppdrag att såsom sakkunnig biträda inom statsdepartement eller af Riksdagen erhållit särskildt uppdrag, för uppdragets fullgörande bosatt å annan ort än den, där han förut haft sitt hemvist, äger han fortfarande vara mantalsskrifven å sistnämnda ort, om han där innehar tjänst, äger fastighet eller idkar rörelse.

Den, som i och för arbete eller uppdrag af tillfällig beskaffenhet uppehåller sig å annan ort än den, där han är bosatt, må ej af sådan anledning mantalsskrifvas å uppehållsorten.

I sammanhang härmed hade utskottet till behandling förehaft en inom Andra kammaren af herr *Carlson* i Herrljunga i ämnet väckt motion, nr 323, hvari hemställes, att Riksdagen vid antagande af föreliggande förslag måtte komplettera detta så, att andra styckets sista mening erhöles följande lydelse: om han där innehar tjänst, äger eller brukar fastighet eller idkar rörelse.

Utskottet hemställde, att Riksdagen måtte med anledning af Kungl. Maj:ts föreliggande proposition och herr *Carlsons* i Herrljunga ofvannämnda motion, för sin del antaga följande förordning om ändrad lydelse af § 3 mom. 6 i förordningen den 6 augusti 1894 angående mantalsskrifning:

Härigenom förordnas, att § 3 mom. 6 i förordningen den 6 augusti 1894 angående mantalsskrifning skall erhålla följande ändrade lydelse:

Mom. 6. Ledamot af statsrådet, som för utöfning af statsrådsämbetet afflyttar från den ort, hvarest han vid utnämningen var bosatt, äger utan hinder häraf fortfarande vara där mantalsskrifven.

Är någon, som blifvit af Kungl. Maj:t förordnad till ledamot i kommitté eller kommission eller mottagit uppdrag att såsom sakkunnig biträda inom statsdepartement eller af Riksdagen erhållit särskildt uppdrag, för uppdragets fullgörande bosatt å annan ort än den, där han förut haft sitt hemvist, äger han fortfarande vara mantalsskrifven å sistnämnda ort.

Den, som i och för arbete eller uppdrag af tillfällig beskaffenhet uppehåller sig å annan ort än den, där han är bosatt, må ej af sådan anledning mantalsskrifvas å uppehållsorten.

Sedan utskottets hemställan föredragits, lämnades på begäran ordet till

Herr *Westman*, som yttrade: Herr vice talman, mina herrar! Den nuvarande mantalsskrifningsförordningen hvilar på den principen, att man skall mantalsskrifvas å den ort, där man är bosatt. Det egentligen enda undantag därifrån, som finnes infördt i förordningen, är beträffande statsråden, hvilka äga att fortfarande vara mantalsskrifna på den plats, där de bodde, då de utnämndes till statsråd.

Om ändring i förordningen angående mantalsskrifning.
(Forts.)

Denna bestämmelse är det enligt förevarande förslag meningen att bibehålla, men med en liten välbehöflig omredigering. I öfrigt kan man säga, att mantalsskrifningsförordningen icke gör undantag från regeln, att enhvar skall mantalsskrifvas, där han är bosatt. Enligt det föreliggande förslaget skulle dock ett undantag göras i fråga om personer, som fått vissa i förslaget uppräknade uppdrag af längre varaktighet. Det föreslås nämligen, att den »som blifvit af Kungl. Maj:t förordnad till ledamot i kommitté eller kommission eller mottagit uppdrag att såsom sakkunnig biträda inom statsdepartement eller af Riksdagen erhållit särskildt uppdrag, för uppdragets fullgörande bosatt å annan ort än den, där han förut haft sitt hemvist, äger han fortfarande vara mantalsskrifven å sistnämnda ort».

Man har här tänkt på längre uppdrag af sådan art att den, som erhåller ett dylikt faktiskt kommer att bosätta sig å den ort, där han skall utföra detta uppdrag. Det är sålunda ett rent undantagsstadgande. För att emellertid icke helt bryta mot den princip, på hvilken mantalsskrifningsförordningen hvilar, har Kungl. Maj:t föreslagit ett tillägg, att personen i fråga skulle få mantalsskrifvas på den förra boningsorten endast i det fall, att han där innehar tjänst, äger fastighet eller idkar rörelse. Jag finner detta vara synnerligen klokt och det motiveras — såsom också framhålles i den kungliga propositionen — därmed, att om icke detta tillägg finnes, en sådan lagändring, som den här föreslagna, skulle vålla vissa olägenheter. Det är särskildt framhållet, att det kan uppstå olägenheter i beskattningshänseende och i fråga om konstaterandet af hemorten t. ex. i fråga om fattigvårdsförhållanden. Gör man däremot det tillägg, som Kungl. Maj:t föreslagit, så kan denna undantagsbestämmelse anses stå väl i samklang med den princip, på hvilken hela mantalsskrifningsförordningen hvilar.

Jag skall därför taga mig friheten föreslå, att Andra kammaren ville i detta ärende bifalla Kungl. Maj:ts förslag, sålunda göra detta tillägg: »Om han där innehar tjänst, äger fastighet eller idkar rörelse»; dock med den förändring att jämväl i öfverensstämmelse med herr Carlsons i Herrlunga motion orden »eller brukar» insättes efter ordet »äger» sålunda skulle stadgandet komma att lyda på samma sätt, som utskottet föreslagit, endast med den skillnaden, att efter orden: »äger han fortfarande vara mantalsskrifven å sistnämnda ort» skulle tilläggas »om han där innehar tjänst, äger eller brukar fastighet eller idkar rörelse».

Såsom ett ytterligare skäl för bifall till detta förslag — ett praktiskt skäl — ber jag få nämna för kammarens ledamöter, att såsom kanske känt är, Första kammaren i denna form bifallit det föreliggande förslaget.

Vidare anförde:

Herr Vennersten: Ehuru väl jag måste instämma i det yrkande, som den siste ärade talaren gjorde, anser jag mig dock böra tillkännagifva att såvidt jag kan finna, har icke det principiellt riktiga i utskottets ståndpunkt blifvit rubbadt genom hvad här anförts. Och det är uteslutande med hänsyn till önskvärdheten af reformens genom-

förande vid denna riksdag, som jag nödgas hemställa om biträdande af det beslut, som redan fattats i Första kammaren. Principiellt står jag kvar på utskottets ståndpunkt, som jag finner väl kunna försvaras, och som biträddts af en på detta område så hemmastadd person som kammarrättsrådet Östberg.

Jag anholder emellertid, herr vice talman, att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag i ämnet med den ändring, som föreslagits i den af herr Carlson i Herrljunga i ärendet väckta motionen.

I detta yttrande instämde herrar *Röing, Palmstierna, Rune, Larsson* i Klagstorp, *Jeansson* i Kalmar, *Carlson* i Herrljunga, *Kristensson, Eriksson* i Grängesberg och *Danielsson*.

Efter härmed slutad öfverläggning gaf herr vice talmannen propositioner först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till det af herr Westman under öfverläggningen framställda yrkandet; och fattade kammaren beslut i öfverensstämmelse med sistnämnda proposition.

§ 16.

Härefter föredrogos hvar efter annat statsutskottets utlåtanden:

nr 98, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående förvärfvande åt Kronan af vissa jordområden för anläggande af en skjutbana för Älfsborgs regemente m. m. samt en i ämnet väckt motion;

nr 99, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående tilldelande af ett andra ålderstillägg å 500 kronor åt fortifikationskassören och förrådsförvaltaren å Älfsborgs fästning C. G. R. Granlind;

nr 100, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anskaffande af afståndsmätningssinstrument;

nr 101, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anvisande af särskildt rekryteringsbidrag för fyllande af 1913 års stater;

nr 102, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående ålders-tillägg åt vaktmästaren vid krigshögskolan J. E. Söderlund;

nr 103, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående vidtagande af eldsäkerhetsanordningar i vissa krigsarkivets lokaler;

nr 104, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående bestridande af kostnader för ökade arbetskrafter inom landtförsvarsdepartementet;

nr 105, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående öfverlåtelse till landtförsvaret af Kungsgården Noret i Kopparbergs län m. m.;

nr 106, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anställande af extra läkare vid Sätters och Västerviks hospital och hospitalsläkare vid Stockholms hospital;

nr 107, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående utgifvande af en ny upplaga af handboken »Sveriges land och folk» jämte i ämnet väckta motioner;

nr 108, i anledning af Kungl. Maj:ts uti statsverkspropositionen *Andra kammarens protokoll 1912. Nr 51.*

under *sjunde* hufvudtiteln gjorda framställning angående kostnader för taxering till skatt å inkomst och förmögenhet;

nr 109, i anledning af väckt motion angående anslag till förvärfvande genom expropriation i vissa fall af marken till lägenheter å ofri grund;

nr 111, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anvisande af anslag till vissa byggnader och anläggningar vid Järfva och Mjölby stationer m. m.;

nr 112, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående förvärfvande för statsverkets räkning af Södertälje kanal m. m.;

nr 113, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående ändring i aflöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar;

nr 114, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående inköp af vissa områden i Sorsele och Dorotea socknar för nomadlapparnas behof af renbete m. m.;

nr 115, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till om- och tillbyggnad af posthuset vid Lilla Nygatan i Stockholm;

nr 116, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare bidrag åt föreningen för bistånd åt vanföra inom Skåne till bestridande af kostnaderna för en nybyggnad för ortopedisk poliklinik och sjukafdelning i Hälsingborg; samt

nr 118, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående provisorisk lönereglering för bergmästarna.

Kammaren biföll hvad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

§ 17.

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicocolinjen.

Å föredragningslistan fanns vidare upptaget statsutskottets utlåtande, nr 119, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen angående understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicocolinjen för uppehållande af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige samt Nordamerika.

I hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad Kungl. Maj:t föreslagit i en den 12 april innevarande år till Riksdagen aflåten, till statsutskottets förberedande behandling öfverlämnad proposition i ämnet hemställde utskottet i förevarande utlåtande, att Riksdagen måtte

a) såsom understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicocolinjen för uppehållande under tiden från medlet af år 1912 till 1916 års utgång af regelbunden förbindelse med ångfartyg (motorfartyg) mellan Sverige samt Nordamerikas Förenta Stater och Mexiko, äfvensom eventuellt Västindien, bevilja ett anslag å 600,000 kronor, att, på de villkor Kungl. Maj:t, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet öfver finansärenden för den 12 april 1912 tillstyrkta grunder, funne skäligt föreskrifva, utgå med 50,000 kronor för ångfartyg (motorfartyg) och år; dock sammanlagdt högst 150,000 kronor åren 1912 och 1913 samt högst 150,000 kronor hvart och ett af åren 1914, 1915 och 1916 samt

b) till beredande af sådant understöd åt bolaget under åren 1912

och 1913 på extra stat under riksstatens sjunde hufvudtitel för år 1913 anvisa ett belopp af 150,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att däraf redan under år 1912 för ändamålet disponera högst 50,000 kronor.

Ang. under-
stödd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika

Uti en vid utlåtandet fogad reservation hade emellertid herrar *A. C. Lindblad, Andersson* i Skifarp, *Thorsson, Persson* i Stallerhult, *Rydén, Sjö* och *Lindberg* föreslagit, att Kungl. Maj:ts ifrågasvarande proposition måtte af Riksdagen afslås.

Mexicolinjen.
(Forts.)

Efter det utskottets hemställan i *mom. a)* föredragits, erhöles ordet af

Herr Lindberg, som anförde: Herr talman, mina herrar! Jag nödgas taga kammarens tid ett ögonblick i anspråk för att ge tillkänna orsakerna, hvarför jag jämte några kamrater inom utskottet icke kunnat bifalla Kungl. Maj:ts förslag i förevarande ämne.

Det är, som herrarna torde ha sett af utskottets betänkande, föreslaget att gifva statssubvention åt en ångbåtslinje Sverige—Nordamerika—Mexiko. Vid de tillfällen, då staten skall gifva subvention åt sådana företag som de här ifrågasvarande, har man naturligtvis att först och främst ställa sig den frågan före, om företaget är af den natur, att det kan sägas medföra verkliga fördelar för den s. k. »statsnyttan» — för att nu använda ett ord, som kanske sista tiden blifvit något missbrukadt. Den första frågan blir då den: har det visat sig vara någon svårighet för svenska exportörer att få ångbåtslägenheter eller frakter till Nordamerikas Förenta Stater eller till Mexiko? Det visar sig då, att så icke varit förhållandet, för så vidt man kan döma af de upplysningar, som man inhämtat i detta ärende. Enligt statistiken har Sveriges export till Förenta Staterna under år 1910 uppgått till ett värde af 22,582,394 kronor, men den sammanlagda kvantiteten af de med denna linjes ångbåtar befordrade varor, som inskeppats i Göteborgs hamn, har uppgått under åren 1909—1911 till omkring 30,000 ton, d. v. s. om man räknar hvarje ångbåtslast till omkring 5,000 ton, skulle detta på 3 år komma att utgöra omkring 6 båtlast. Efter hvad man kan döma af dessa undersökningar, utgör det icke någon så synnerligen stor del af den svenska exporten, som går öfver denna linje.

Det skulle kanske i förbigående kunna lämnas den upplysningen, att den linje, som det här är fråga om att ge statssubvention, är en ångbåtslinje från Göteborg, som gått i något slags samseglingskontrakt med en norsk ångbåtslinje. Det är i detta kontrakt eller i denna öfverenskommelse förutsatt, att denna linje äfven skall sträcka sin verksamhet till Mexiko, till de trakter, där Sverige också kan tänkas ha möjlighet till någon export. Nu har till och med kommerskollegium satt i fråga, huruvida man i fråga om Mexiko kan påräkna några synnerligen vidtomfattande affärer med Sverige. Men förhållandet är det, att i kontraktet med den norska linjen ingår det såsom ett villkor, att den svenska linjens båtar äfven skola sträcka sina turer till Mexiko, och då man inte kan gå ifrån denna bestämmelse har man således att i hvarje fall upprätthålla trafiken i denna utsträckning. Undersöker man Sveriges export till Mexiko, finner man, att

*Ang. under-
stöd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika
Mexicolinjen.*
(Forts.)

hela värdet af denna export år 1909 utgjorde 367,250 kronor. Då man nu känner, att den förnämsta exportartikeln på detta land är pappersmassa, och man vidare vet, att under år 1909 värdet af den till Mexiko exporterade pappersmassan uppgick till 240,128 kronor, men att under år 1910 detta värde sjunkit till 86,877 kronor, så finner man sålunda, att dessa siffror tala ett språk, som man har all anledning att nog samt uppmärksamma. Det förefaller nu, som om man icke kunde bygga några förutsättningar för framtiden på dessa siffror, då de visa ett så afsevärdt sjunkande.

Man har således full anledning att vara försiktig vis-å-vis dessa turer till ifrågavarande länder, och under sådana förhållanden kvarstår ingenting annat i fråga om värdet af denna linje, än att man möjligen kunde tänka sig, att den skulle med fördel kunna arbeta på Nordamerika. Jag har förut yttrat mina tvifvel om nyttan för Sverige af detta, och jag är af den uppfattningen, att man här icke har någon anledning att med statssubsidier bidraga till denna linjes tillvaro.

Utskottet har också i sitt utlåtande uttryckt sig ganska tvifvelaktigt om detta företag, och man har haft en benägenhet för att åtminstone i någon mån pruta på det anslag, som af Kungl. Maj:t blifvit begärdt att utgå i form af dylika subsidier. Men man har stött på ett motstånd, och detta motstånd kan jag säga har varit en af de förnämsta orsakerna, hvarför jag icke kunnat vara med om att man skall bidraga med statsunderstöd åt denna linje.

Om herrarna se på den näst sista sidan i den kungl. propositionen, så finna herrarna, att den svenska ångbåtslinjen skulle gå i det förut af mig omtalade samseglingskontraktet med den norska linjen. Och i detta kontrakt är bland annat stipuleradt i sista paragrafen, att detta kontrakt skall vara bindande endast under den förutsättning, att svenska staten beviljar det svenska rederiet en årlig subvention af minst 50,000 kronor för hvarje fartyg; att kontraktet godkännes af Aktieselskabet Norge Mexico Gulf Linjens styrelse och generalförsamling, och att detsamma gillas af norska regeringen. Här har sålunda svenska staten ingen annan roll att spela än att godkänna de kraf eller de önsknings, som framställas af det svenska bolaget om statssubvention af 50,000 kronor årligen för hvarje fartyg, som detta bolag behagar sätta in på denna linje. Kontraktet skall godkännas både af det norska bolaget och af norska staten, men den svenska staten har ingen annan uppgift än att betala pengar. Det förefaller mig verkligen, att man från rederiets sida har synts angelägen om att svenska staten skall hjälpa detta företag, och då man uttryckt den bestämda farhågan att, om inte staten träder emellan, kommer icke någon linje till stånd, det förefaller mig, säger jag, att man under sådana förhållanden först bort försäkra sig om svenska statens understöd, innan man gått och skrivit kontrakt med ett utländskt bolag och därmed underkastat sig af en annan stat föreskrifna villkor.

Nu är det visserligen sant, att den norska linjen har statsunderstöd af norska regeringen, utgörande, enligt hvad som blifvit upplyst, 100,000 kronor, men då det i kontraktet står, att kontraktet skall vara gällande för tiden intill den 31 december 1921, och då man ställt fältet öppet så tillvida, att bolaget skall äga rätt att sätta in i trafik

så många båtar det vill, i händelse exporten skulle ökas, så framgår här af, att man kan komma ut för ganska vidlyftiga konsekvenser i detta afseende. Jag såg i går i Svenska Dagbladet en artikel, som var skriven i den fråga, som följer näst efter denna på föredragningslistan, där det också gäller att bevilja anslag till en ångbåtslinje. I denna artikel har man uttryckt sin synnerliga förvåning öfver att statsutskottet prutat i sistnämnda fall, men icke i det första fallet, och man har funnit det underligt att med fulla händer gifva det ena bolaget, medan man — som jag tror uttrycket föll sig — visat sig njugg mot det andra.

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen.
(Forts.)

Ja, saken ligger nu så, som jag sålunda antydt, att antingen måste man bevilja pengar eller icke gifva något alls. Någon prutning kan ej komma i fråga, därför att man, som det förefaller mig, på förhand är bunden af detta af mig omnämnda kontrakt. Då så därtill kommer, att denna fråga, som ju är af en synnerligen stor omfattning och som kan draga med sig ganska vidtgående konsekvenser, kommit in på Riksdagens bord ganska sent, vid en tidpunkt, då en massa viktiga ärenden trängas om platsen, och då Riksdagens ledamöter kunna ha synnerligen svårt att hinna sätta sig in i alla frågor, som skola behandlas, har allt detta sammanlagdt bidragit till att jag och några andra ledamöter af statsutskottet sett oss föranlätna att yrka afslag å Kungl. Maj:ts framställning i förevarande fall.

Vidare yttrade:

Herr Ström: Herr talman, mina herrar! Man kan naturligtvis ha olika meningar om nyttan och nödvändigheten af statens bidrag i *allmänhet* till understöd af olika bolags ångbåtslinjer liksom äfven om betydelsen af hvarje särskild linje. Nu är emellertid förhållandet här, att Riksdagen förut slagit in på att lämna bidrag i dylika fall. Vi känna ju allesammans, hur till exempel den första af dylika anslagsfrågor dryftades, när den var före här i Riksdagen 1905 och det då gällde La Plata-linjen. Det gjorde sig då olika meningar gällande, huruvida staten skulle träda hjälpende emellan för att åstadkomma denna trade eller icke, och det var möten och sammanträden, där frågan dryftades, och man anförde skäl både för och emot. Emellertid beviljades anslaget, som sedan också förnyats. Sedermera blef 1907 ett motsvarande anslag beviljad för den ostasiatiska linjen. Jag tror för min del, att Riksdagen icke ångrar, att de bidrag blifvit lämnade, som då ifrågasattes för dessa linjer. Jag har den fulla öfvertygelsen, att vårt lands industri just genom dessa linjer i högst väsentlig mån uppblomstrat.

När det nu är fråga om att återigen subventionera en ny ångbåtslinje, till Amerika, så må vi erinra oss, hvad vi alla känna till, nämligen att förbindelsen mellan Sverige och Amerika ägt bestånd i flera år och tagit en ganska stor omfattning. Någon regelbunden direkt linje Sverige—Amerika har man dock icke haft, ehuru det hade varit af en synnerlig vikt och betydelse för industriidkarna att få en sådan direkt förbindelse, så att deras varor och isynnerhet sådana varor, som gå som styckegods, icke behöft omlastas. Jag tror

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen. (Forts.) därför, att vi ha allt skäl att se till, huruvida icke staten äfven i detta fall bör lämna understöd.

Rörande den särskilda nyttan af en sådan här förbindelse, skall jag icke ingå på någon närmare utredning. De, som haft tillfälle att läsa den kungl. propositionen, ha icke kunnat undgå att finna, huru som utredningen klart och tydligt ger vid handen denna förbindelses stora betydelse. Särskildt har från kommerskollegium påvisats just nyttan och nödvändigheten af upprättandet af den föreslagna direkta förbindelsen, hvarvid man också framhållit nödvändigheten af bidrag från statens sida. Man har påvisat just det, att, om icke staten här träder emellan, kan en sådan förbindelse öfverhufvud icke komma till stånd. Visserligen hade det varit önskligt, om en sådan linje hade kunnat komma till stånd utan samsegling med andra bolag, men när det, enligt hvad utredningen ger vid handen, visat sig vara omöjligt, att så kunnat ske, får man väl hoppas ändå, att samseglingen med det norska bolaget skall ha den goda verkan, att man så småningom kommer därhän, att det svenska bolaget framdeles skall kunna reda sig själfvt utan både subvention och hjälp från andra bolag. Så är emellertid icke förhållandet för närvarande, och därför har det träffats öfverenskommelse med det norska bolaget.

Den föregående talaren har framhållit, hursom det kontrakt, som det svenska och det norska bolaget ingått, skulle i så högst väsentlig mån binda svenska staten, att det därför vore svårt att gå med på ett bidrag. Jag anser för min del detta icke vara förhållandet. Visserligen är det sant, att bolaget träffat en sådan öfverenskommelse, däri det framställes som villkor en subvention från svenska statens sida, men detta har skett just på den grund, att äfven norska staten ger subvention åt den norska linjen; och att då subvention från svensk sida ansetts vara behöflig, för att det svenska bolaget skulle få motsvarande rättigheter och skyldigheter, synes mig tämligen naturligt.

Den föregående talaren framhöll vidare, att vi enligt kontraktet skulle förbinda oss att lämna 50,000 kronor för hvarje fartyg under hela subventionstiden. Jag kan icke alls finna, att så är förhållandet. Om den kungl. propositionen går igenom, ha vi visserligen förbundit oss att lämna till det svenska bolaget 50,000 kronor för hvarje båt, men för den händelse inkomsterna skulle bli så pass goda, att icke anslaget i sin helhet behöfs, kommer det naturligtvis här liksom i andra dylika kontrakt att tagas in den bestämmelsen mellan svenska staten och bolaget, att hvad som icke åtgår enligt de grunder, på hvilka kontraktet kommer att träffas, måste återbetalas. Vid sådant förhållande komma icke dessa 50,000 kronor, därest de ej anses nödvändiga eller erforderliga, att under några omständigheter från svenska statens sida utbetalas. Såvidt jag kan finna, har svenska staten genom ett bifall till utskottets förslag endast förbundit sig att lämna 50,000 kronor för hvarje båt, för så vidt det kan visas, att bolaget detta belopp förutan icke kan trafikera ifrågavarande linjerna.

Vid sådant förhållande och med dessa garantier, kan jag icke finna, att beviljandet af statsbidrag är förenadt med den risk, som den föregående talaren sökte göra gällande, och då jag dessutom är af den bestämda öfvertygelsen, att denna trade liksom de andra, stats-

subventionerade skall befordra industri och handel inom vårt land, tror jag säkert, att man äfven i detta fall indirekt får igen, hvad staten direkt uppoffrar.

Med dessa åsikter, herr talman, kan jag icke annat än yrka bifall till utskottets förslag.

*Ang. under-
stöd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika
Mexicolinjen.
(Forts.)*

Herr Zetterstrand: Herr talman, mina herrar! I detta statsutskottets utlåtande liksom i det nästa behandlas kungliga förslag, som gå ut på beviljande af statssubvention till transatlantiska linjer. Jag anser dessa frågor vara af ofantligt stor betydelse, men jag skulle ändå icke ha uppträdt, om det icke vore förhållandet, att det i kamraren finnes så många ledamöter, som icke varit i tillfälle att åhöra debatterna de föregående gånger, då subventionsfrågor förekommit till behandling. Nu anser jag mig emellertid böra särskildt för deras skull framhålla några omständigheter, som med afseende på dessa subventioner kunna vara af viss betydelse, då det gäller att se till, huruvida man bör fortgå på den inslagna vägen eller icke.

Jag vill erinra om, att vår store konung Gustaf II Adolf fällt det yttrandet, att rikets välstånd beror på handel och seglation. Detta hans yttrande synes under en stor del af förra århundradet ha fallit i glömska, men i slutet af detta århundradet blef en annan vind rådande, och man fann, att något måste göras för att höja sjöfarten. Sveriges Exportförening har också troget sökt verka därhän. Den har ju till valspråk, att handeln följer flaggan, och på grund däraf har den försökt, så långt den förmått, se till, att Sverige skulle få så många direkta förbindelser som möjligt på aflägsna orter för upphjälpande af våra näringar. De svenska statsmakterna ha heller icke stått afvisande i detta fall. Tvärtom har Riksdagen enhälligt, kan man säga, beviljat lån för rederirörelsen. Också har den vid föregående tillfällen beviljat subvention, dock ej med samma enhällighet. Det är helt naturligt, att de första gångerna, då frågan om en dylik subvention var före, olika meningar skulle råda, och jag kan icke neka till, att äfven jag för min del ställde mig ganska tveksam, då det gällde att första gången ge subvention från statens sida åt ifrågasvarande företag. Men hur ha då dessa tidigare subventioner verkat? Jag skall med några siffror söka belysa det, och jag ber herrarna höra på, det är icke många siffror jag har att anföra.

Hvad först beträffar Johnsonlinjen, hvilken förmedlar trafik till Argentina m. fl. länder, började den sin verksamhet 1904. Till denna linje gaf staten subvention, hvilken nu är i sakta fallande för hvarje år. År 1904 hade linjen två ångare på 12,150 ton. År 1911 var det sex ångare på 37,150 ton, och 1913, när de nu under byggnad varande fartygen bli färdiga, får linjen 8 ångare på 50,150 ton. Sålunda har både antalet fartyg fyrdubblats och tonalet likaledes blifvit fyrdubblad. Och hvad har resultatet af denna linje varit? Jo, värdet af exporten på de trakter, som beröras af linjen, har stigit från 847,000 kronor år 1904 till 6,438,000 kronor år 1910. Jag tror, att vi kunna vara ense om, att man i det fallet haft ett alldeles ovanligt gynnsamt resultat och en ovanligt stor valuta för sina pengar.

Ang. under-
stöd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika
Mexicolinjen.

(Forts.)

Hvad angår den andra linjen, som fått subvention, nämligen Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompaniet, så gick subventionen till att börja med ut på, att staten bestred *alla* detta bolags kostnader för båtarnes passerande af Suezkanalen. Subventionsbeloppet har sedan sjunkit. Nu utgör det 60 procent af dessa kostnader, 1916 blir det 55 procent och 1917 50 procent däraf. Hur har denna linje utvecklats sig? 1909 började den med fyra ångare på 27,200 ton, nu har den sex ångare på 46,200 ton. Exportvärdet har dessa tre år ökat från 2,800,000 kronor till 6,900,000 kronor. Jag tror, att äfven dessa siffror visa, hvilken ofantlig nytta man haft af linjen.

Här föreligga nu ytterligare förslag om beviljande af subvention för två nya linjer, nämligen för nu ifrågavarande Mexicolinjen och för den i nästa betänkande omförmälda australiska linjen. Ingen människa kan på förhand med bestämdhet säga, hur dessa subventioner komma att slå ut. Beträffande Mexicolinjen är man hänvisad till förhoppningar, och jag tror, att om än icke resultatet blir fullt så lysande som i de föregående fallen, har man all anledning hoppas, att man skall få åtminstone skälig valuta för sina pengar. Och hvad den andra linjen, australlinjen, beträffar, som jag äfven tillåter mig beröra i detta sammanhang, så vill jag nämna, hur den utvecklats sig. Denna linje, som började 1904 med att först trafikerat endast Afrika, hade då två ångare på tillsammans 11,000 ton. 1907 förlade den sin rörelse äfven till Australien, och nu, när den trafikerar såväl Afrika som Australien, har linjens ångare ökat från två på 11,000 ton till tio på 67,000 ton. Under åren 1905—1910 har den del af exporten, som berör Australien, ökat från 2,700,000 kronor till 8,900,000 kronor.

Beträffande den linje, som det här är fråga om, Mexicolinjen, är det en ny linje, det är ett nytt grepp, som göres för att utveckla landets handelsförbindelser. Hvad angår den andra linjen, Australienlinjen, så gäller det här att försvara en redan befintlig linje. Afrika-linjen har burit sig utan subvention, men Australlinjen har varit ut-satt för en mordande konkurrens, och för att icke nödgas draga tillbaka den svenska flaggan, som svajar i de australiska hamnarna, måste staten hjälpa till, så att vi få bibehålla äfven denna marknad. Jag tror, att båda dessa förhållanden äro till den grad viktiga, att vi icke kunna underlåta att i bägge fallen lämna bidrag.

Jag vill äfven påpeka, att under dessa år vår handelsbalans blifvit ofantligt förbättrad. Jag vill visst icke säga, att detta berott uteslutande på de transoceanska linjerna, men att dessa i väsentlig mån bidragit till förbättrande af handelsbalansen torde framgå af de siffror, jag nyss angifvit. Åren 1901—1905 hade vi en underbalans på 122,000,000 kronor. Denna underbalans har under 1911 gått ner till 26,000,000 kronor.

Hvad beträffar den intjänade bruttofrakten på utrikes sjöfart, som ju också har mycket stor betydelse, när det är fråga om handelsbalansen, så har denna ökat från i medeltal 55 miljoner under perioden 1901—1905 till 87 miljoner under 1910, d. v. s. på dessa år med 32 miljoner. Man kan väl då icke neka till, att hela rikets affärsställning är i mycket hög grad beroende af vår sjöfart och särskildt

af dessa linjer, och jag tror, att det vore mycket obetänksamt, om man icke fullföljer på den väg, man slagit in på.

Det visar sig nu, att vid detta utlåtande finnes en reservation af personer från såväl högerhåll som socialdemokratiskt håll. Högern har alltid sagt, att den vill främja de svenska näringarna, och det tror jag äfven. Jag kan därför icke annat än förvåna mig öfver, att högerreservanterna icke biträdt detta förslag. Hvad socialdemokraterna beträffar, så har man sagt, att de icke ha samma intresse för näringarna. Jag vill emellertid för min del tro, att socialdemokraterna också ha intresse för näringarna. Men de ha det gemensamt med högermännen här, att de kanhända icke satt sig tillräckligt in i, hvad denna fråga har för en stor betydelse för näringarna i allmänhet. Denna sak kan gifvetvis icke behandlas som en partiifråga från något håll, utan här skola vi endast tänka på, hvad landets väl kräfver. Det kan ju vara olika uppfattningar i det fallet, men mig synes, att här skälen öfvervägande tala för, att man bifaller ett sådant förslag som detta, och det nästkommande.

Då nu utskottets förslag i allt väsentligt öfverensstämmer med Kungl. Maj:ts förslag, skall jag, herr talman be att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Molin i Dombäcksmark: Herr talman, mina herrar! Jag begärde ordet endast för att påminna kammaren om utgången af frågorna rörande understöd åt synnerligen betungade väghållningsdistrikt och skattetyngda kommuner. Då Riksdagen icke ansett sig kunna bifalla dessa anslag, synes det mig vara för mycket begärddt, att vi nu skola gifva understöd åt rederibolag. Att under nuvarande förhållanden bevilja detta anslag vore enligt mitt förmenande *ett slag i ansiktet* på folket här i landet, som drager dagens tunga och hetta. Jag ber därför att få yrka afslag på Kungl. Maj:ts proposition.

Herr Nilson i Örebro: Herr talman, mina herrar! Nog har jag hört många olika skäl för afslagsyrkande, men det måste jag säga, att ett sådant skäl för afslagsyrkande, som det man nyss hörde från norrlandsbänken, har jag helt enkelt aldrig tillföre hört i denna kammare. Jag måste säga, att det hela tedde sig som en hämndakt från norrlänningarna, därför att ett annat förslag från Kungl. Maj:tt icke vunnit Riksdagens bifall. Och jag anser, att hvilken synpunkt man än lägger på det föreliggande förslaget, icke får man lägga den synpunkten. Ty vi få lof att komma ihåg, att vi icke få tänka såsom norrlänningar och sydsvenskar, utan vi måste behandla denna liksom enligt min mening alla frågor, som vi afgöra här i Riksdagen, under synpunkten af, att *vi äro svenskar* och såsom svenskar hafva samhörighet med hvarandra, och därför böra stödja och hjälpa hvarandra.

Ändamålet med subventioneringen af den transmarina linje, som här är fråga om, är ju att främja afsättningen af svenska industrialster och således af rent nationalekonomisk karaktär. Och samma intresse, som förestafvade Riksdagen att bevilja subvention åt La Plata och Ostasiatiska linjerna, synes mig påkalla, att man stöder äfven den linje, som nu är i fråga. Våra kommersiella förbindelser med Nord-

Ang. under-
stöd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika
Mexicolinjen.
(Forts.)

Ang. under- stöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen. Amerika äro betydande. På sid. 5 i den kungl. propositionen finner kammaren en tabell, där värdet af vår export till Nordamerika angifves. Den utgjorde 1909 i runda siffror 16 miljoner kronor. Jag kan nu komplettera de siffrorna med att lämna upplysning om, att värdet af samma export 1910 uppgick till 22,582,000 kronor. Exporten till Mexiko uppgick 1909 till 367,250 kronor. Den ärade talaren på skånebänken, som började denna debatt, sade, att exporten på Mexiko af pappersmassa hade sjunkit år 1910. Det må vara sant, med afseende på den exportartikeln, men han lämnade å sido att gifva kammaren den upplysningen, att *exporten på Mexiko i sin helhet har stigit*. Den uppgick nämligen 1910 till 433,151 kronor, och denna export utgjordes till nära nog hälften af instrument, maskiner och redskap, således alster, som synnerligen långt förädlats, och på hvilka sålunda mycket svenskt arbete nedlagts. Det förefaller mig, att en person, som framför allt vill göra gällande, att han tillvaratager arbetarnas intressen, borde befrämja afsättningen af svenska industrialster, på hvilket mycket arbete är nedlagdt.

(Forts.)

Om man nu håller före, att en export till främmande land af något öfver 400,000 kronor icke har någon stor betydelse, så vill jag erinra om, att värdet af vår export till Argentina utgjorde 1903 allernäst 453,000 kronor. Men den har stigit 1909 till 3,600,000 kronor och 1910 till 5,100,000 kronor. 1905 var det, som vi fingo den direkta linjen till La Plata-staterna, och åtminstone jag för min del tillåter mig anse, att de af mig nu anförda siffrorna tydligt och klart ådagalägga betydelsen och vikten af, att vår handel och industri till sitt förfogande har transmarina, reguliära ångbåtsförbindelser, som förmedla afsättningen af landets produkter.

Jag vet nu, att man mot den här ifrågasatta subventioneringen har anført åtskilliga formella betänkligheter, och den förste ärade talaren var ju inne på den saken. De betänkligheterna kan jag emellertid icke tillmäta någon synnerlig betydelse. Reservanterna fästa sig alltför mycket vid innebörden af § 11 i det här samseglingskontraktet. Nu torde ingen och för visso icke heller reservanterna kunna bestrida, att om samseglingskontraktet icke såsom bilaga åtföljt den kungl. propositionen, hade ingen kunnat säga, att propositionen på grund däraf varit ofullständig. Vid subventioneringen af den Ostasiatiska linjen 1907 var det äfven fråga om samsegling, nämligen mellan det svenska rederiet och det danska ostasiatiska kompaniet. Det var då måhända ingen inom Riksdagen, som hade fullständig kännedom om detta samseglingskontrakts bestämmelser. Man hade endast reda på vissa hufvudpunkter, men icke på kontraktet i dess helhet. Nu föreligger emellertid samseglingskontraktet in extenso. Och hvad innehåller då denna § 11, som anses, jag hade så när sagt, hafva kränkt svenska statens värdighet. Såvidt jag kan fatta, så innehåller denna paragraf endast en klausul af den innebörd, att det svenska rederiet icke vill binda sig vid kontrakt om samsegling, om icke svenska staten subventionerar med visst belopp. Om nu det svenska rederiet har kalkylerat affären och därvid funnit, att ett visst belopp erfordras för att säkerställa affären, då är det ju mycket naturligt, att rederiet varit så pass försiktigt, att det icke velat binda sig, för den händelse

subventioneringen skulle utebli. Ty man kan ju icke tänka sig, att ett samseglingskontrakt kan uppgöras så, att den ena parten har endast rättigheter men inga skyldigheter. Nu ligger ju saken så, att den norska kontrahenten befann sig i det fördelaktiga läget att redan ha fått beviljad subvention från norska staten, och därför behöfde icke någon säkerhetsåtgärd vidtagas från den sidan. *Samseglingskontraktet binder emellertid icke svenska statens handlingsfrihet på något sätt.* Riksdagen kan sätta sin subvention till hvilket belopp som helst. Om man ändrar subventionsbeloppet — och det har ju också utskottet i viss mån gjort — blir följden häraf endast den, att det svenska rederiet icke är bundet af samseglingskontraktet och följaktligen kommer i tillfälle att ånyo öfverväga saken. Finner då rederiet, att det icke vågar sig på affären med detta ändrade bidrag då förfaller hela saken. Då få vi icke den nya linjen, och pengarna betalas icke ut. Vidlyftigare är icke saken enligt mitt förmenande.

Ang. under-
stödd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika
Mexicolinjen.
{(Forts.)}

Vidare har man velat göra gällande, att denna proposition kommit så sent på Riksdagens bord. Ja, den är dagtecknad den 12 april, således en månad och tre dagar, innan Riksdagen skulle normalt afslutas. Jag vill då endast något jämföra detta med, huru förhållandena voro 1907, då det var fråga om subventionering af den ostasiatiska linjen. Den propositionen var dagtecknad den 7 maj samma år, således åtta dagar före Riksdagens normala afslutning. Då var det fråga om en subvention, som gick på inalles 1,850,000 kronor ungefär. Således var det då fråga om vida större belopp än nu. Men då drog Riksdagen icke alls i betänkande att bevilja den subvention, som då begärdes.

Betänkligheter i allmänhet mot statssubventionering af företag kan man ju hysa, och de skälen respekterar jag. Och jag skall till och med medgifva, att det är mycket svårt att finna någon fast utgångspunkt för bedömandet af sådana spörsmål. Men det synes mig verkligen, som om föredragande departementschefen, som tagit sakens nationalekonomiska betydelse som utgångspunkt, därvid funnit den enda utgångspunkt, som man lämpligen kan lägga för sakens bedömande.

Exportstatistiken synes mig gifva vid handen, att det är af allra största betydelse för vårt land, att vi få transmarina ångbåtslinjer till stånd, och det är därför som jag för min del icke kan annat än anhänga om, att kammaren bifaller utskottets hemställan.

Herr Rydén: Herr talman, mina herrar! Jag får verkligen uppriktigt beklaga, att jag sett mig nödsakad att säga ett ord i denna fråga, men här är en sådan rad af talare anmälda med storfinansiella intressen, att det är tvunget, att någon af dem, som tillhöra den sidan, som jag här representerar, understryker något af hvad herr Lindberg anförde.

Herr Zetterstrand — och det var närmast han, som föranledde mig att begära ordet — gaf en stor och allmän, nästan lyrisk skildring af, huru statssubventioner i allmänhet verka, och det är ju möjligt, att det finnes något berättigadt i denna stora skönmålning. Och jag vill för min del säga det, att då jag deltog i behandlingen af den

*Ang. under-
stöd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika
Mexicolinjen.*
(Forts.)

sist beviljade stora statssubventionen, jag röstade för densamma, därför att jag ansåg, att där förelåg ett sådant fall att öppna marknad i utlandet, att man fick låta de principiella betänkligheter, man möjligen hade, fara och biträda detta. Men å andra sidan kan jag icke erkänna, att därför att det slagit någorlunda väl ut med de två rederier, som kommit i åtnjutande af statssubvention, och som, så att säga, ligga naturligtast till, man därför skall bifalla *alla* förslag om statssubvention, som framkomma. Min uppfattning är, att man skall pröfva från fall till fall och se till, hvilka betingelser som finnas i de olika fallen, innan man så där på grund af ett allmänt resonemang beviljar ett anslag, och det har jag försökt göra i detta fall. Jag betraktar denna sak fristående för att se, om här föreligga tillräckliga skäl för att bevilja subvention eller icke. Då vill jag först konstatera, att herr Zetterstrand, när det gällde dessa båda subventioner, ställde sig mycket mindre positiv i sina uttalanden, än man kunde vänta på grund af de allmänna talesätt, hvarmed han började. Han sade nämligen, att här sådde man på en förhoppning o. s. v. Och jag tror, att herr Zetterstrand måste ha en känsla af, att i detta fall sådde man på en förhoppning, som icke på långt när har så stort sakligt underlag, som t. ex. den senast beviljade statssubventionen å ostasiatiska linjen 1907.

Jag har för mitt afslagsyrkande på de båda framställningar, som nu föreligga, hufvudsakligen fyra skäl. Det första skälet är, om jag så får säga, det rent formella. Det är, att dessa båda propositioner kastats in vid en så sen tidpunkt, att t. ex. statsutskottet vid behandlingen af dem — det har från alla håll medgifvits — icke kunnat tillräckligt penetrera saken. Det är synnerligen betänkligt, att sådana stora propositioner som dessa, hvilka beröra stora utgifter, och hvilka vi icke se någon som helst ände på i de nu föreliggande propositionerna, komma så sent in till Riksdagen, att man omöjligt kan hinna i den flod af ärenden, som förekommer, till den grad sätta sig in i alla detaljer, att man är alldeles säker på sin sak.

Det andra skälet, som jag har för mitt afslagsyrkande, är det, att jag tycker, att det ligger något — jag ber om ursäkt, att jag använder det ordet här — af oförsynthet i framställningen. Och oförsyntheten ligger däri, att en svensk penningkarl, en penningmatador anser sig kunna, utan att Riksdagen i någon mån varit i tillfälle att däroni höras eller uttala sig, afsluta ett kontrakt med en sådan bestämmelse som den i § 11 i detta kontrakt, eller att det är bindande endast under förutsättning, att svenska staten beviljar en årlig subvention af minst 50,000 kronor för hvarje fartyg. Att en svensk penningman — låt vara, att han suttit i denna kaminare — anser sig kunna ingå kontrakt med ett bolag i främmande land, i hvilket han försöker så att säga rent af binda statens fria pröfningsrätt, som i detta fall skett, det gifver enligt min uppfattning hela denna framställning en brist på blygsamhet, som gör, att Riksdagen bör tillbakavisa denna framställning. Jag skall emellertid icke uppehålla mig längre vid det rent formella i detta ärende, utan endast påpeka, att samma förhållande gäller i annat afseende äfven det andra förslag, som här föreligger.

Det tredje skälet — och det är naturligtvis i hvarje fall det afgörande — är, att jag af den utredning, som föreligger, icke kunnat

få den öfvertygelsen, att det finnes tillräcklig möjlighet för export på norra Amerika och Mexiko, hvilket däremot var fallet, när det gällde både La Plata-linjen och ostasiatiska linjen. Hvad är det egentligen, som den föreliggande utredningen visar, att man anser sig kunna exportera i tillräcklig grad för att kunna upprätthålla denna linje, och för att man skall kunna göra någonting för svensk industri? Ja, här stå uppräknade en del saker, såsom »borrstål, stenredskap, sömjärn, hästskojärn, sågblad, separatorer, fotogenmotorer, primuskök, telefoner, krita och cement.» Men, mina herrar, icke kan detta bli exportartiklar, som kunna räcka till för denna linje, utan det blir ovillkorligen så, att denna linje i främsta rummet kommer att gynna den norska industrien, som icke behöfver räkna med dessa långa och dyra järnvägsfrakter, som vissa grenar af den svenska industrien måste göra, om den skall komma fram till Göteborg med sina varor. Beträffande den andra linjen, som här föreligger, har ett så stort intresse som nästan hela trävaruindustrien anmält sin opposition mot statssubvention, därför att man anser, att den norska industrien skall bli på obehörigt sätt gynnad på svensk industris bekostnad, därför att den norska trävaruindustrien får direkt och reguljär förbindelse med utlandet, medan den svenska trävaruindustrien kommer att vara hänvisad till de mera tillfälliga förbindelser, som den hittills haft. Detta är således ett ytterligare skäl emot dessa statssubventioner, och herrarna kunna icke enligt min mening uppvisa tillräckliga skäl, för att man har anledning att tro, att det finnes möjligheter nog för denna linje.

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen.
(Forts.)

Slutligen kommer jag till mitt sista skäl, som jag äfven tycker, att man bör fästa afseende vid, och det är, att fraktsatserna under den senaste tiden undergått en sådan våldsam förhöjning, att rederirörelsen i hela världen kommit i ett helt annat läge, än den t. ex. var före den engelska sjömansstrejken. Jag behöfver endast nämna, att kolfrakten från England till Malmö stigit från 3 sh. och 6 d. eller 4 sh., som frakten stod i före sjömansstrejken, till 5 sh. och 6 d. eller ännu högre. Det vill säga, att fraktsatserna för denna artikel stigit med 50 procent bara under denna lilla tid af några få månader. Och ensartadt är förhållandet beträffande öfriga artiklar.

Jag kan således, herr talman, icke taga åt mig det uttalande af herr Zetterstrand, som skulle tyda på, att det parti, jag tillhör, icke har tillräckligt intresse för svenskt näringslif. Vi ha förut allesammans varit med om att votera subvention för den ostasiatiska linjen, därför att vi voro öfvertygade om, att där funnos betingelser för, att den skulle gå framåt. Men här äro vi icke öfvertygade om, att sådana betingelser föreligga, och då skall man icke på grund af allmänna talesätt votera denna statssubvention.

Herr talman! Jag yrkar afslag på utskottets hemställan.

Herr Ekman: Herr talman, mina herrar! Man har alltmär under de senare åren velat inom de olika partierna framhålla ett alldeles särskildt intresse för näringslifvets i vårt land uppmuntrande, och jag vill tro, att alla de politiska partierna i vårt land verkligen hysa intresse för näringarna, äfven om de icke på samma sätt bedöma hvad som kan vara till näringarnas bästa. I den nu föreliggande

Ang. under- stöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen. frågan tror jag heller icke man har rätt att förutsätta någon partisyn på frågans behandling. Jag har åtminstone den tillfredsställelsen att veta, att här finnes både inom högerpartiet och det socialdemokratiska partiet personer, som önska bifall till den kungl. propositionen. Men hvad jag å andra sidan också är glad öfver att kunna säga, det är, att om detta förslag nu icke skulle gå igenom, skall man åtminstone icke kunna säga, att detta berodde på det liberala partiet.

Jag tror icke, att man kan finna många vägar, som äro lämpligare för att uppmuntra svensk industri och svenska näringar än just genom att underlätta exporten, och detta kan ske lämpligast, på det sättet, som svenska staten tidigare slagit in på, d. v. s. just genom subventionering af sådana ångbåtslinjer, som man anser af särskild nytta för vår industri och dess export. I andra länder har man ju långt före oss insett behovet däraf och just gått den vägen. Såväl Danmark som Norge ha medgifvit subventioner till flere linjer, och jag skall dessutom endast framhålla de synnerligen betydande belopp, som i industrilandet Tyskland betalas såsom subvention åt ångbåtslinjer.

Den siste ärade talaren hade egentligen fyra skäl för att yrka afslag på utskottets hemställan. Det första af dessa skäl var, att propositionen hade, som han sade, framkommit så sent, som den nu gjort. Samtidigt erkände han emellertid, att han på sin tid hade röstat för subventioneringen af den ostasiatiska linjen, och vi hörde nyss af en annan ärad talare, att propositionen om den linjen under den Riksdag, som beviljade den subventioneringen, kom fram långt senare, än fallet varit med nu föreliggande proposition. Härtill kommer också att, såsom herrarna finna af det uppgjorda förslagskontraktets datum, det knappast varit möjligt för regeringen att hinna få fram denna proposition tidigare, då nu regeringen ansett sig först böra höra, bland annat, handelsrådet i denna fråga.

Det andra skälet mot propositionen, som herr Rydén hade och som af honom mycket kraftigt framhölls, var, att här några oförsynta penningkarlar kommit och velat uppställa villkor, för att den svenska staten skulle få lämna subvention. Han syftade på det villkor, som är intaget i samseglingskontraktet, och hvaraf följer, att kontraktet icke går i fullbordan, om icke svenska staten, liksom förut norska staten gjort, lämnar subvention till visst belopp. Jag tror nu, att herr Rydén något öfverskattar denna oförsynthet. Det var väl för oss litet hvar bekant, då vi gingo med på subventioneringen åt den ostasiatiska linjen, att äfven där på förhand existerade ett aftal mellan det då under bildning varande ostasiatiska kompaniet och det Forenede Danske Dampskibsselskab, att kontraktet skulle träda i kraft, om svenska staten lämnade subventionering och uppfyllde vissa andra villkor. Att man nu på ett mycket öppet sätt lagt korten på bordet, utgör väl icke någon anledning att här tala om oförsynthet mera än vid det föregående tillfället, och jag förstår verkligen icke, huru dessa oförsynta penningkarlar i detta fall skulle kunnat handla annorlunda. De anse, att denna linje bör komma till stånd fortast möjligt, och då kunde de väl knappast gå till regeringen och säga: var god och skaffa oss subvention, så skola vi sedan se till, om vi kunna ordna saken

genom samsegling med Norge eller på annat sätt. Men allra först måste vi veta, om vi kunna få subvention af svenska staten. Det synes mig vara klokare att handla, som de nu gjort, d. v. s. att de först undersökt alla andra förhållanden och så kommit till svenska staten och sagt: nu veta vi, att vi kunna genomföra detta företag, om blott staten beviljar subvention. Och alla ha ju också erkänt, att företaget icke kan komma till stånd utan detta.

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen.
(Forts.)

Att man från vissa håll hyser betänkligheten mot denna samsegling, förstår jag. För min del skulle också jag tycka, att det vore lyckligare, om vårt land vore så rikt, om våra förhållanden vore så stora, att vi kunde ordna denna linje alldeles ensamma. Men det är icke förhållandet, utan i den nu föreliggande frågan måste vi liksom då det var fråga om subvention åt ostasiatiska kompaniet, åstadkomma en samsegling, i det sistnämnda fallet med ett danskt bolag och i detta med ett norskt, och afsikten därmed är att kunna åstadkomma tillräckligt många reguliära turer. Jag vill därför säga, att herr Rydén's andra skäl icke alls inverkar på mig.

För det tredje ansåg herr Rydén, att vi egentligen icke hade någon exportindustri, som skulle kunna få nytta af denna direkta samsegling på Amerika och Mexiko. Jag vill då säga, att de artiklar, som herr Rydén i detta hänseende uppräknade, äro just i många afseenden typiska för vår svenska järnindustri, och det är därför påtagligt, att en direkt förbindelse till Amerika, där omlastning icke behöfver förekomma, skulle vara för denna industri till stor nytta.

I samma anledning nämnde herr Rydén, att beträffande den andra kungl. propositionen om statsunderstöd, nämligen för Australienlinjen, det uttalats invändningar från svenskt trävaruhåll, därför att man gifver den norska trävaruindustrien det företräde, att den skulle få en direkt förbindelse, under det att vår svenska trävaruindustri skulle vara underkastad omlastning för sina produkter. Just detta bevisar behovet af att få en direkt linje så att man kan undgå omlastning. Om herrarne slå upp den kungl. propositionen, finna ock herrarne på sid. 30, huruledes Sveriges utförsel till Amerika från år 1905, då den uppgick till ett värde af 9,900,000 kronor i rundt tal, år 1910 stigit till icke mindre än 22 $\frac{1}{2}$ miljoner kronor i rundt tal.

Jag tror således, herr talman, att alla skäl tala för, att de, som vilja tillgodose vårt näringslif, bifalla utskottets förslag, till hvilket jag anhåller att få yrka bifall.

I detta anförande instämde herrar *Starbäck*, *Kronlund* och *Röing*.

Herr Månsson: Herr talman, mina herrar! Tiden är så långt framskriden, att kammaren är något nervös och orolig, och denna fråga kan därför icke på långt när påräkna det intresse och den omsorg, som den är värd. Ty det är här icke fråga om blott en tillfällig utgift, utan det är efter min mening fråga om, att vi skola binda oss för denna utgift icke blott för i år och nästa år och några få år framåt, utan för ökade utgifter under en öfverskådlig tid framåt, hvilket skulle blifva följden af ett bifall till utskottets hemställan.

*Ang. under-
stöd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika
Mexicolinjen.
(Forts.)*

Visserligen har det anförts nyss här från talarstolen, att i fråga om vissa linjer understödet sjunker med så och så många procent i år och så och så många procent nästa år. Men om man sett någon smula på huru subventionspolitiken föres i andra länder, så märker man snart, huru detta slags sänkning försiggår. Det fastslås ett understöd, som skall falla med vissa procent under vissa år och möjligen rent af upphöra. När ungefär en tredjedel eller kanske hälften af tiden är förliden, så säger man på det håll där man fått motta understödet: om vi nu icke få högre understöd, så måste vi lägga ned vår verksamhet, och då är allt spoleradt; de penningar, som Riksdagen lagt ut för ändamålet, äro kastade i hafvet, och då har Riksdagen visat sin hufvudlöshet i detta hänseende. Så predikas i andra länder, och så kommer det att ske här också; det kunna ni vara säkra på. Följden blir en ny öfverenskommelse om allt mer och mer ökad understöd undan för undan.

Här sades nyss från talarstolen, att staten skulle indirekt få igen hvad den offrar direkt, och man tror att man därigenom skall kunna upphjälpa den svenska sjöfarten. Jag skulle kunna taga exempel från Italien med dess misslyckade subventionspolitik och från Österrike, som tämligen nyligen slagit in på denna understödspolitik, men där tecken redan tyda på att den är misslyckad. Jag vill dock icke blifva långradig, utan skall endast nämna några ord om den franska subventionspolitiken. Vi finna där, huru subventionerna undan för undan stigit i höjden. Vi finna, att år 1900 gaf den franska staten i s. k. fartpremier, visst belopp per sjömil, 15,287,787 francs. Till år 1909 hade understödet stigit till 30,652,078 francs. Med s. k. postsubvention, fartpremier, utrustningspremier och allt hvad det heter, uppgick det endast för 1908 till ett belopp af cirka 50 miljoner mark. Det finns en del linjer, som hafva ett stort understöd, och en del af dem skulle vi få konkurrens med. Vi finna t. ex. att för linjen Calais—Dovre var understödet 368,000 mark i tyskt mynt, för linjen till New York och Antillerna var det 8,866,000 mark. Detta var år 1911. Till linjen till franska Indien och Japan utgifver Frankrike subvention med 4,765,072 mark, till Tripolis och Marocco m. m. 1,160,000 mark, till Australien — vi skulle ju nu också gifva understöd åt en linje till Australien — och Nya Zeeland 2,587,000 mark och till La Plata-linjen 1,104,000 mark o. s. v.

Det finnes ett bolag, som har förbindelse mellan Frankrike och Nordamerika och som hufvudsakligen befordrar emigranter och det lyfter för denna samhällsgagneliga verksamhet för att det utpumpar landet på folk en subvention af 8,886,400 mark. Detta var år 1909.

Nu kan man fråga, huruvida för ett land, som offrar så väldiga summor på denna trafik, dess handelsflottas andel i trafiken därigenom ökas. Jag finner, att af den franska hamntrafiken tillföll år 1890 franska fartyg 37 procent, medan 63 procent tillföll de utländska rederierna. År 1906 efter 16 års subsidier, efter otaliga offer på 50-tal efter 50-tal miljoner francs, har den franska handelsflottans andel i den franska hamntrafiken sjunkit till 27,1 procent medan den utländska vuxit till 72,9 procent. Såsom herrarne förstå, är det en mycket lönande affär att offra 50 miljoner kronor år för år, medan

landets andel i handelssjöfarten sjunker mer och mer. Detta är efter min mening beroende på, att det är felaktigt det hela, att det är en villfarelse att tro, att man på sådant konstladt sätt som detta kan främja några näringar.

Här har sagts, att högern har intresse för näringslivet, men att socialdemokraterna icke synas hafva något sådant; i hvarje fall tyckes detta framgå af orden i ett nyss hållet anförande och därför skulle vi nu yrka afslag. Vi hafva vant oss vid här i landet, att hvar och en, som kommer och ropar på fattighjälps och understöd, representerar näringarna. Så långt har det gått med understödspolitikerna i fråga om tullar och subsidier på alla områden, att detta, att icke kunna nära sig själfva, är kännetecknet på »näringslivets» representeranter. Det är såsom Geijer säger: »Hvar plåga har sitt skri för sig, men hälsan tiger still». Den satsen går igen äfven i detta hänseende. Vi höra sällan de svenska järnverken och trämassfabrikerna, den allmänna sjöfarten och landets små jordbrukare och arbetare i högerns hufvudorgan omtalas under braskande rubriker i samband med näringslivet och dess intressen. Nej, därför att de nära sig själfva, så höra de icke till näringslivet. Men så snart det blir tal om en redare, som icke kan föda sig själf, utan springer med tiggarpåsen i trapporna hos utskotten och Riksdagen och tigger understöd, strax tillhör han näringarna, strax är man en förrädare mot näringslivet, om man icke uppfyller hans pretentioner. Jag undrar, huru herrarne skulle ställa sig, om en deputation af norrländska bönder komme hit och förklara, att de fordrade subsidier för att odla sin jord. Tror ni då, att man här i högerpressen och i Riksdagen komme att säga: ja, det blifva vi tvungna att göra, därför att de tillhöra näringarna och att vi skola understödja desamma. Nej, de tillhöra icke näringarna, därför att de kunna underhålla sig själfva och de få underhålla andra personer också.

Jag finner, som sagdt, att detta tal om näringslivet och fientligheten mot detsamma är alldeles felaktigt. För min del är jag icke fiende till någon eller några, som vilja ärligen försörja sig, och min uppfattning af näringslivet är, att en man, som är frisk, han skall sig själf försörja och därtill försöka åstadkomma så mycket, att han kan af sitt arbetes frukter afsätta en del till understöd åt dem, som äro nedbrutna i samhällets tjänst. Men den mannen och den korporation, som är frisk och sund, och icke vill föda sig själf, får gå till ett annat land, där man vill försörja honom eller dem, men vi vilja icke föda honom. Det är min uppfattning om näringslivet.

Här har sagts af herr Nilson i Örebro, att för subsidier till denna linje föreligga samma skäl, som förelegat för subsidier till de linjer, som förut erhållit sådana. Ja, de skälen föreligga, men ej heller några andra. Och dessa skäl kunna blifva farliga nog, om man icke i tid underkänner dem. Jag skall endast taga ett exempel. Frankrike hade på La Plata-linjen offrat betydliga summor under en lång följd af år. Så kom bolaget och sade: denna linje bär sig icke. Det hade nyligen träffats en öfverenskommelse mellan bolaget och staten om vissa seglationspremier, som jag här närmare skulle kunna redogöra för, men jag skall icke göra det, ty tiden är för knapp och kammaren

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen.

(Forts.)

är otålig. Ett par tre år efteråt kom bolaget och sade: detta kunna vi icke vara nöjda med, ehuru premierna visserligen blifvit förhöjda, ty vår linje är oräntabel, och vi måste nedlägga densamma, om vi icke erhålla mera understöd. Man morrade och låtsade, som om man ville vägra att ge mera från det allmännas sida. Men man känner de starka krafter, hvilka äro i rörelse, då det gäller att gifva dessa »näringar» hvad de begära. Följden blef, att den franska staten måste böja sig, och jag tror, att franska staten beviljade 1,550,000 francs årligen, delvis med rektroaktiv verkan från den 31 juni 1907 till den 1 juli 1912. Jag har icke haft tillfälle att följa med hvad som beslöts i fjol i Frankrike i nämnda hänseende, men jag är nästan säker då att sistnämnda belopp nu förvandlats till bortåt 2,000,000 francs.

Vi skola aldrig tänka oss, att man kan skapa värde och rikedomar på det sätt, att de fattiga få ge de rika och förmögna understöd i stigande skala, medan de själfva icke få något. Endast därigenom att hvar och en tvingas att föda sig själf, kan landet gå framåt, men icke på annat sätt.

Jag yrkar afslag på förslaget.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet friherre Adelswärd: Herr talman, mina herrar! En talare klandrade, att den nu föreliggande propositionen blifvit inlämnad till Riksdagen så sent. Jag är den förste att beklaga, att så varit förhållandet, men jag kan försäkra, att verkliga ansträngningar gjordes för att kunna få in den så tidigt som möjligt. Här har redan förut påpekats, att liknande propositioner ha inkommit vida senare än denna till Riksdagen, och då har icke detta förhållande i och för sig behöft utgöra något hinder från Riksdagens sida att antaga Kungl. Maj:ts förslag. Och jag hoppas, att detta — som talaren betecknade det — rent formella skäl för afslag icke måtte få gälla hos många.

Jag förstår mycket väl, att man kan hysa rent principiella betänkligheter mot statsbidrag till enskilda företag, och jag skall upprättigt förklara, att när första gången här i Riksdagen förslag framlades om subvention af en ångbåtslinje, var det icke utan tvekan äfven jag godkände detta. Det synes mig emellertid uppenbart, att förhållandena nu äro helt annorlunda, då man har erfarenheten att stödja sig på, när man skall bedöma de nya subventionsförslag, som föreligga. Det har framhållits redan många gånger här med siffror, med hvilka jag icke ytterligare skall trötta kammaren, huru exporten på de länder, dit subventionerade ångbåtslinjer gå, i påfallande grad har ökats och sålunda bidragit icke endast till utvecklingen af vår handel och export utan äfven indirekt af vår industri. Nu medger jag gärna, att man af dessa fakta icke kan draga absolut bindande bevis för, att det är dessa subventionerade linjer, som uteslutande bidragit till detta förhållande. Men all sannolikhet talar för, att det är dessa subventionerade ångbåtslinjer, som väsentligt bidragit därtill, och min öfvertygelse är den, att det är dessa ångbåtslinjer, som i allra högsta grad och till största delen bidragit till detta förhållande. Jag skulle här vilja säga, att detta är fakta, som icke kunna bevisas, men som

i och för sig äro så påtagliga, att man har rätt att draga slutledningar ur dem.

Mot de risker, som dessa subventioner kunna medföra, finnas emellertid vissa garantier. En bland de största af dessa garantier är, synes det mig, den, att dessa subventioner äro temporära. Ingen lär väl tänka sig, att de skola, såsom den föregående talaren antydde, fortsätta i det oändliga. Vår subventionspolitik har nu bedrifvits under så kort tid, att man icke kan påvisa några upphörda subventioner, men däremot kan man redan nu påvisa, att subventioner till ångbåtslinjer blifvit minskade mot hvad de varit, då de först beviljades.

Den föregående talaren anförde exempel från främmande länder och påvisade, hur subventionspolitiken där slagit illa ut. Det är ju möjligt, att han har rätt. Jag vågar icke af de siffror, han angaf, draga några bestämda slutsatser i detta hänseende. Men jag må därtill säga, att om man i utländska länder fört en oklok subventionspolitik, är det väl icke anledning för oss att icke bevilja några subventioner alls, ty subventionspolitiken kan säkerligen också drifvas på ett klokt sätt, och utaf det han anförde om de mycket stora subventionerna i främmande länder skulle jag vilja draga en helt annan slutledning och säga, att där är ett ytterligare skäl för oss, om vi öfverhufvud taget vilja ha någon sjöfart, att också på samma sätt hjälpa till vid igångsättandet af ångbåtslinjen genom subvention under vissa kortare tidsperioder. Gifvet är, att understödjes med statsmedel utländska länders sjöfart, uppstår rent af en illojal konkurrens gentemot de länder, som icke göra det, och detta är ett skäl för oss att på ett klokt och måttfullt sätt bidraga till vår rederinäring genom att ge dylikt understöd.

En annan kontroll och en annan säkerhet mot missbruk genom subvention ligger i de kontrakt, som Kungl. Maj:t träffar med rederierna och som afse årlig kontroll utaf deras verksamhet, hvarigenom de också förpliktigas att återbära det öfverskott de kunna få, sedan de först ha erhållit en utdelning af högst 5 procent å sina aktier. Detta är naturligtvis en ganska verksam kontroll för att icke subventionen skall bli missbrukad. Särskildt vill jag påpeka gentemot hvad den ärade talaren sade, att då nu genom att frakterna äro mycket höga, såsom enligt hans uppfattning skulle vara förhållandet, rederierna göra stora vinster, inverkar detta icke på subventionen, ty blir vinsten så stor, att deras öfverskott räcker till för utdelning, få de återbetala utaf subventionen.

Jag kan icke underlåta att omnämna äfven ett annat skäl för dessa understöd till rederierna, äfven om, såsom en talare, tror jag, kallade det för, det är ett poetiskt mera än ett verkligt skäl, eller att det låg lyrik däri. Det är talet om betydelsen utaf att vår svenska flagga visar sig på aflägsna farvatten.

Låt vara, att detta skäl till stor del är ett lyriskt, om jag får använda samma uttryck som den ärade talaren, men jag tror också, att det verkligen har en viss praktisk betydelse, och efter hvad som sagts mig, har erfarenheten verkligen visat, att man i aflägsna hamnar, då man observerat denna flagga, har funnit anledning att sända sina order till det land, densamma representerar.

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen.
(Forts.)

Ang. under-
stödd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika
Mexicolinjen.
(Forts.)

Detta är hvad jag i hufvudsak ville säga i principfrågan.

Hvad nu beträffar den närmast föreliggande frågan om subvention till en Amerika-Mexiko-linje, synes mig oaktadt allt, som här är sagdt, den ha lika goda skäl att få subvention af staten som de föregående linjer, hvilka erhållit sådan. Det är föreslaget en samsegling med en förut existerande linje på samma trade, den norska linjen. Jag kan icke finna, att det däruti ligger något skäl att afböja subvention till motsvarande svenska linje. Det är otvifvelaktigt en stor praktisk fördel med denna samsegling, hvilken gör det möjligt att få resorna tätare och reguljära, hvilket är af allra största vikt för den befraktning, som dessa linjer närmast afse, nämligen styckeogodsbe- fraktning utaf industriprodukter. Jag vill nämna, att som det nu är, få svenska exportörer betala en extra tilläggsfrakt, räknad från Göteborg eller från någon annan hamn på västkusten till den norska hamnen, hvilket ju är ganska betungande för exportörerna och fördyrar frakten på deras varor, gör dem sålunda mindre konkurrenskraftiga. Går nu föreliggande förslag igenom, kommer frakten att bli densamma från Göteborg som från den norska hamnen, hvilket ju är en afse- värd fördel.

Det gäller här egentligen två olika linjer, dels den norra linjen, som afser befraktningar till Boston och hamnarna närmast söder om Boston, ända ner till Baltimore, sålunda till de norra staterna. Den statistik, som finnes, visar ju, att här redan finnes ett stort varuut- byte, och man kan således icke mot denna del af linjen anföra det skälet, att någon linje från Sverige icke skulle vara behöflig. Man har talat om och det har diskuterats i pressen, att det skulle vara bättre att ha en linje för passagerare direkt mellan Sverige och Nord- amerika. Men däremot har invändts, att en sådan linje icke kan tänkas på annat sätt än uteslutande till *en* hamn i Amerika, och då skulle en sådan linje icke på något sätt blifva tillfredsställande för befraktning af gods, där man kunde gå alternerande till flera olika hamnar.

Hvad den södra linjen beträffar, som är den, som nu egentligen uppehålls af den existerande norska linjen, skall den gå från ham- nen Newport News och till hamnar i Mexikanska golfen ända till Vera Cruz. Mot denna linje har invändts, att enligt den kända sta- tistiken Sveriges varuutbyte med dessa trakter är så obetydligt, att man icke har skäl att offra något på en linje till dessa trakter. Däremot ber jag att få påpeka det förhållande, som för öfrigt en föregå- ende talare redan har fäst kammarens uppmärksamhet på, nämligen att samma var förhållandet med de första fartygslinjer, som subven- tionerades af Riksdagen. De gingo också till trakter, med hvilka varuutbytet, då subventionen beviljades, var obetydlig, nämligen Ostasien och La Platastaterna, men vi ha hört af upplästa siffror, hur oerhört Sveriges export till dessa länder ökats. Man har sålunda funnit, att man genom att åstadkomma direkta fartygslinjer har gifvit en direkt impuls till varuutbytet och underlättat exporten i högst betydlig grad. Vidare har man, äfven om icke det direkta varuutbytet mellan Sverige och dessa trakter förrän så småningom kan blifva af väsentlig bety- delse, att komma i håg, att dessa linjer kunna användas på annat sätt,

nämligen till transitohandel, som nu är möjliggjord för svenska köpmän genom frilagersinstitutionen, som svenska Riksdagen nyligen antagit.

Jag tillåter mig anföra ett sista skäl — jag har hittills icke kunnat komma med stort andra än sådana, som af föregående talare blifvit påpekade — men jag skall be att få påpeka ännu ett. Som herrarne veta, kommer man att inom få år öppna den stora förbindelseleden mellan Atlanten och Stilla hafvet, Panamakanalen. Hvilka utvecklingsmöjligheter, som öppna sig genom denna nya farled, kan man ännu icke bedöma, men att de äro stora, är alldeles klart. Och det är då, synes det mig, gifvetvis af stor betydelse, att Sverige, redan innan denna nya farled öppnas, har åstadkommit en direkt förbindelse med dessa trakter och då blir i tillfälle att lättare genast utnyttja dessa nya möjligheter, som öppna sig.

Man har vidare anmärkt på det kontrakt, som ligger till grund för Kungl. Maj:ts förslag, kontraktet mellan de båda rederierna, det redan existerande norska, som har norsk statssubvention, och det nybildade svenska, och man har sagt, att det ligger någonting förödmjukande i, att svenska staten skall genom sådant af enskilda träffadt aftal på förhand vara bunden. Jag kan icke förstå denna invändning, ty det ligger så i sakens natur och så uppfattade jag det, när jag fick del af detta kontrakt, att ingen redare skulle ovillkorligen binda sig vid ett sådant kontrakt och de förpliktelser detta innebär, utan att han kunde erhålla det understöd, som var alldeles nödvändigt för att kunna upprätthålla traden och sålunda göra affären sådan, att han kunde uppfylla sina förpliktelser gentemot det norska bolaget. Jag tror icke, att man har rättighet att uppfatta detta på något annat sätt, och jag ber herrarne vara förvissade om, att regeringen åtminstone för sin del icke på minsta sätt påverkats af denna bestämmelse såsom utgörande något tvång, utan vi ha funnit helt naturligt, att rederiet i fråga var alldeles tvunget att göra ett sådant villkor för att kunna underskrifva kontraktet, och hade å andra sidan intet kontrakt funnits, hade regeringen icke haft någonting att bygga sin proposition på, då detta ju är förutsättningen för alltsammans. Men jag skall gärna medge, att detta kontrakt måste, om Riksdagens beslut blir i öfverensstämmelse med Kungl. Maj:ts förslag, i vissa hänseenden ändras. Sålunda går det ju t. ex. icke an, att den svenska kontrahenten är bunden till 1921, utan han får göra ett villkor, att han blir fri från kontraktet, därest han icke äfven framdeles får samma subvention som den nu beviljade. Likaledes får han se till, att en sådan ändring vidtages i kontraktet, att han icke förpliktigas, att subventionsbeloppet skall vara just 50,000 kronor, ty den kan, som herrarne inse, bli mindre, för den händelse linjen går så bra eller hans inkomster bli sådana, att han får återbetala en del af den subvention han erhållit.

Det synes mig, mina herrar, att då Norge, ett vida mindre land än vårt och ett land med vida färre industriprodukter att exportera än hvad vi ha, kunnat medgifva en så pass stor subvention till en dylik ångbåtslinje, borde verkligen Sverige kunna göra detsamma, och såvidt jag kan finna, har Sverige vida större skäl därtill, än hvad Norge för sin del haft.

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen.
(Forts.)

*Ang. under-
stöd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika-
Mexicolinjen.*

Jag vill slutligen endast påpeka, att de subventionsbelopp, hvarom nu är fråga, äro vida mindre än de, som Riksdagen förut utan väsentliga erinringar beviljat i liknande fall. Jag hoppas därför, att kamraren nu skall finna, att det föreligger verkliga skäl för ett bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning.

(Forts.)

Herr Vennersten: Herr talman, mina herrar! Det har i denna fråga redan sagts så mycket, att jag för min del kan fatta mig kort. Jag vill dock, innan jag angifver skälen till min ställning i frågan, gentemot herr Månsson säga, att det är väl icke rätt att påstå, att Sveriges Riksdag icke skulle ha ställt sig synnerligen förstående och stödjande, vare sig det gällt Norrland eller småbrukarna. Jag behöfver i det afseendet blott vädja till dem, som varit med här i Riksdagen några år, och för öfrigt måste väl också Ni alla andra, mina herrar, som känna förhållandena lika väl som vi, erinra eder alla de anslag och fonder, som tillkommit för Norrlands skull, och allt det rikliga stöd, som med allt skäl gifvits småbruket och jordbruket i allmänhet. Jag tycker, att man borde kunna tryggt medgifva, att om vi här vilja stödja en annan näring, kan man icke med fog invända, att våra hufvudnäringar, i främsta rummet jordbruket, eller att vissa landsdelar, såsom Norrland, skulle därpå blifva lidande.

Beträffande den fråga, som nu föreligger, har det synts mig, som om här från motståndarnas sida icke framförts några tungt vägande skäl mot det, som i den kungl. propositionen eller i öfrigt här blifvit anfördt för förslaget. Jag nödgas för att icke taga herrarnas tid alltför mycket i anspråk hålla mig till några allmänna synpunkter.

Det kom i min hand för kort tid sedan ett litet häfte, utgifvet af en tysk, f. d. generalkonsul, Galli. Han beskref där utvecklingen af den europeiska handeln på Japan, och efter att ha konstaterat, att nästan alla länder i det afseendet gått tillbaka, anförde han såsom ett glädjande faktum, att Tyskland dock hade något så när stått sig. »Men», säger han, »en högst egendomlig omständighet har jag icke kunnat undgå att lägga märke till, då jag nu studerat den japanska importstatistiken. Det lilla landet Sverige har på denna 6-års-period» — jag erinrar mig nu icke, hvilka år han afsåg, men det var i alla fall några af de senaste åren — »höjt sin export på Japan från 300,000 kronor till öfver 2 miljoner kronor.» Den hade alltså i det närmaste sjudubblats. Nu frågar man sig, hvad orsaken härtil har varit. Jo naturligtvis, att vi haft handlingskraftiga män, såsom vår minister där ute och andra. Men därest man icke haft till sitt förfogande den nya direkta linjen ditut, hade icke detta glädjande resultat kunnat uppvisas, och det kan tilläggas, att exportsiffrorna fortfarande äro i stigande.

Om herrarna erinra sig, hvad hans excellens herr utrikesministern den 3 februari i år i sitt svar på herr Sommelius' interpellation åberopade till bevis för hvad vårt utrikesdepartements handelsafdelning hade uträttat, så kan man äfven därpå få en klar föreställning om, huru vår export till aflägsna länder varit stadd i ett synnerligen vackert, oafbrutet stigande. Men herr utrikesministern påpekade samtidigt, att äfven andra faktorer därvid bidragit, och torde i främsta

rummet just dessa direkta ångbåtslinjer hafva åsyftats. Jag kan vidare icke finna, att den omständigheten, att ett annat land möjligen bedrifvit en sjöfartspolitik, som vi måhända icke skulle vilja vara med om, få utöfva inflytande på vårt beslut; vi böra väl i främsta rummet lita till vår egen erfarenhet, och den talar ett tydligt språk till förmån för det föreliggande förslaget.

Ang. understöd till aktiebolaget Scenska Amerika Mexicolinjen.
(Forts.)

Jag är glad öfver, att herr Ekman framhöll, att det här icke gäller någon partifråga, och det förvånade mig, att herr Zetterstrand kunde antyda något annat. Det gäller icke här någon partifråga, utan detta är en fråga, där meningarna inom de olika partierna tydligen stå för och emot. Jag hoppas, att resultatet skall visa, att vi i öfvervägande grad äro för detta förslag och att således denna kammare nu antager detsamma.

Herr Rydén sade, att han kunnat vara med om de två föregående linjerna, men att understödja den linje, som det nu är fråga om, ville han icke, därför att den låg icke naturligt till. Jag frågar er, mina herrar, om man icke vid en jämförelse mellan de olika linjerna kan säga, att det är den nu ifrågavarande, som man måste anse ligga allra närmast till. Vi kunna ju till Amerika exportera de flesta af de förädlade fabrikat, hvilka ingå i exporten till andra aflägsna länder. Jag vill tillägga, att vi samtidigt nå en stor fördel, som de andra linjerna icke kunna bjuda i samma mån, nämligen en förbättrad och billigare transport af den betydande mängd utländska råämnen, som vi i vårt land behöfva, och af hvilka just från Nordamerikas stater en stor del måste hämtas. Detta är i våra dagar icke någon oviktig omständighet, ty det svåra råvaruproblemet kommer icke att lösas med mindre än att vi tillgodogöra oss alla de fördelar, som bjudas genom direkta förbindelser utan fördyrande och onödiga mellanhänder. Öfverallt söka vi undvika mellanhänder, inom jordbruket icke minst, och jag behöfver väl icke påpeka för herrar jordbrukare, huru viktigt det är, att man äfven på det område, som det nu gäller, så långt möjligt är undviker fördyrande mellanhänder. Det är icke annat än en pågående sträfvän i denna riktning, som vi här se ett uttryck af.

Jag är glad öfver att se den politik, som tidigare begynts med att stödja vår transoceanska handel, fortsättas på samma energiska sätt, och jag är viss om, att framtiden skall gifva oss rätt, då vi nu fullfölja hvad vi börjat. Att rifva ned byggnadsställningarna, innan huset är uppfördt, anser jag icke vara klok politik, och den transoceanska sjöfarten är krönet på den svenska byggnad, där ett blomstrande jordbruk uppbär en lifskraftig industri och en framåtgående handel.

På dessa skäl anhåller jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Med herr Vennersten förenade sig herrar *Vahlquist, Fornander, Hamrin, Bengtsson* i Norup, *Westman, Lemke, Ekerot, Nilsson* i Bonarp, *Olsson* i Blädinge, *Jansson* i Djursätra, *Modig, Nydal* och *Andersson* i Grimbo.

Herr Ödman: Herr talman, mina herrar! Vid denna sena timme skulle jag ju kunna nöja mig med att instämma med den föregående

*Ang. und-
stödd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika
Mexicolinjen.*

(Forts.)

talaren och för öfrigt med alla de talare, som här uppträdt till förmån för utskottets hemställan, men jag ber likväl att få tillägga några ord.

Det är här fråga om att hjälpa två näringar på en gång, nämligen dels sjöfartsnäringen och dels hela vår industri. Vi ha här exempel att peka på, som visa, till hvilken nytta för landet dylika statssubventioner kunna vara, och det förundrar mig verkligen, att man kan vara blind för de framgångar, som på det sättet ha vunnits. Jag har för min del haft den äran att vara med här i Riksdagen, både när subvention beviljades till La Plata-linjen och äfven när det Ostasiatiska kompaniet fick sådan. Jag medgifver, att då förslag i sådan riktning första gången var före och det gällde att bryta isen på detta område, var det verkligen på vissa håll med mycken betänklighet, som man gick med på förslaget, men man hade dock sina ögon riktade på de fördelar, som följde däraf. Nu ha vi resultatet framför oss, och vi kunna se, att det är godt, och hvarför skulle det då icke vara bra att antaga det nu föreliggande förslaget? Man har ju dessa andra linjer att peka på, hvilka på några år fyr- och femdubblat sina tonnager och naturligtvis på samma gång i lika måtto gagnat vår industri, och industrien kommer här i första rummet och sjöfarten blott i det andra. Nu är det fråga om att öppna en linje till en ännu obruten marknad, nämligen inåt Mexikogolfven och länderna där i närheten, i Central-Amerika.

En af de här uppträdande talarna har sagt, att vår export till Mexiko gått ned på de senaste åren. Ja, hvad är anledningen därtill? Jo, att på detta område har Norge tagit öfverhand öfver oss, beroende därpå, att det redan öppnat en direkt linje till Mexiko, och tack vare denna linje ha norrmännen haft tillfälle att sända ut sina varor dit. Om nu vi icke passa på härvidlag och äro med, komma norrmännen att alldeles äta ut oss på denna marknad, och detta helt naturligt, ty den, som sätter in båtar på denna linje, får också chanserna att gå fram på marknaden där borta.

Nu är det fråga om, att vi skulle ha ett slags samsegling med norrmännen, dock så, att vi skulle frakta vårt svenska gods i svenska båtar. Jag anser detta vara mycket klokt. Det har emellertid klandrats, att det skall blifva en sådan samsegling, men vi kunna ju äfven i det afseendet peka på ett föregående fall, nämligen i fråga om Ostasiatiska kompaniet. Där har det varit samsegling med den danska linjen, och när förslag om statssubvention till denna linje här framkom, klandrades denna samsegling mycket, och man trodde, att vår exporthandel skulle komma i danskarnas händer och endast blifva ett bihang till danskarnas egen handel. Så har det emellertid icke utfallit i verkligheten, utan vi ha där gått framåt och byggt den ena båten efter den andra och eröfrat marknaden undan för undan. På samma sätt kommer det säkerligen att gå äfven här.

Det var äfven en annan sak, som jag här vill beröra. Det har antydts från statsrådsbänken, att det är en stor marknad, som en gång kommer att öppna sig i de trakter, hvarom nu är fråga, nämligen när snart den stora Panamakanalen blifver färdig. Hvarje sjöfarts-
idkande nation i världen börjar redan nu bereda sig på denna hän-

delse och göra sig redo att tillvarataga de möjligheter, som här yppa sig. Nu inträffar det så, att redan ett år, förrän denna kanal öppnas, äro vi med på detta område, och därför står ju här en möjlighet öppen att komma fram på marknaden i Västindien. Det är meningen, att en af de västindiska öarna, Sanct Tomas, skulle blifva en central-ort för trafiken dit ut.

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen.

(Forts.)

Det vore mycket mer att yttra om denna sak, men jag skall nu inskränka mig till hvad jag nu anfört och instämman med de talare, som här yttrat sig till förmån för utskottets hemställan, till hvilken jag nu ber att få yrka bifall.

Herr Indebetou: Herr talman, mina herrar! Det har här förut af flere talare anförts så starka skäl för ett bifall till den nu föreliggande kungl. propositionen om statsunderstöd till svenska ångbåtslinjer till Mexiko och Nordamerika, att jag nu icke alls behöfver uppehålla mig vidare vid siffror eller redogörelser rörande denna saks betydelse för landet, utan jag skall inskränka mig till att endast bemöta några af de uttalanden, som här gjorts af ett par talare på skånebänken.

Herr Lindberg riktade till oss den frågan: har det visat sig någon svårighet för svenska exportörer att erhålla tillräckligt tonnage till Förenta Staterna eller Mexiko? Han menade, att om det icke hade visat sig någon dylik svårighet, skulle det icke här behövas någon statssubvention. Jag vill svara herr Lindberg, att det icke har visat sig någon sådan svårighet, ty tonnage finnes alltid, om det också icke alltid varit till sådana frakter, som exportörerna kunnat betala, eller just vid den tidpunkt, som bäst passat dem. Tonnaget är mer eller mindre lämpligt, men det finnes nog i allmänhet. Om man emellertid ser efter hvad det är för sorts tonnage, som man här har att tillgå, skall man finna, att det är hufvudsakligen engelska, norska och danska båtar. De ligga i Göteborg och taga in hela laster med gods; sedan gå de till engelska hamnar, till Köpenhamn eller Hamburg, och där omlastas godset för att sedan transporteras till Amerika. Vi ha äfven en norsk linje, som går direkt till Amerika och som har mycket svenskt gods. Då vill jag fråga: är det någon verklig svensk, som tycker, att denna tillgång på tonnage är någonting glädjande, eller att det är någonting glädjande, när fartyg under andra nationers flaggor ligga och lasta våra industrialster, fastän vi skulle kunna drifva upp tillräckligt tonnage under vår egen flagga, om vi blott ville?

Herr Lindberg anförde såsom ett skäl för, att vi icke skulle understödja denna linje, att det under 3 år blott exporterats 30,000 ton gods till Mexiko, och detta skulle motsvara, vill jag minnas, att han sade, endast sex ångbåtslaster. Ja, allting är relativt här i världen, och om det blir så eller så många båtlaster, beror naturligtvis på båtens storlek. Det är därjemte en sak, som man bör lägga märke till härvidlag, och det är, att innan den norska linjen fanns och innan vi exporterade dessa sex båtlaster, som den ärade talaren här nämnde om, var det knappast något svenskt gods alls, som exporterades till Mexiko. Nu har alltså denna export börjat ökas och visar alltjämt samma tendens därtill. Jag hade tillfälle att se den första norska

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen.

(Forts.)

båten på denna linje lasta i Göteborg, och den fick då ett par hundra ton svenskt gods. Senaste gången, jag såg en af dessa båtar vara i Göteborg för att lasta, fick den cirka 3,000 ton svenska varor ombord. Jag vågar påstå, att det felas icke gods, blott vi förstå att välja den rätta vägen för dess exporterande. Om herrar Lindberg och Rydén ville göra sig besvär med att tillbringa en fredag och en lördag i Göteborg och taga reda på de varuslag, som gå med de olika linjerna öfver till London, Hull, Glasgow, Antwerpen, Köpenhamn och Hamburg, och om herrarna studerade adresserna på dessa varor, skulle herrarna få se, att det är massor af gods, som gå till dessa städer hvarje vecka. Men där stannar det blott för en tid och blifver ligande i prämar eller varuskjul för att sedan lastas om och befordras vidare till Amerika, Mexiko eller andra transoceanska länder, men då ofta såsom tyska eller danska varor o. s. v., hvarigenom deras verkliga ursprungsbeteckning vanligen försvinner. Dessa varor få vi aldrig med i vår statistik, utan de gå till Hamburg och dessa andra städer och ligga där i förråden och upplagen och heta sedan tyska varor. De stå upptagna bland vår export till Tyskland, Danmark eller England, men icke såsom export till exempelvis Amerika, ehuru de slutligen hamna där. Detta gör, att våra siffror för exporten till de länder, hvarom nu är fråga, på långt när icke utvisa den stora kvantitet gods, som i verkligheten går dit. Detta är ett förhållande, som man måste tänka på, när man talar om, att det varit brist på dylikt export-gods.

Vidare nämnde herr Lindberg, att exporten af vissa artiklar till Mexiko sjunkit under ett par år. Men man bör därvid ihågkomma de sedan två år tillbaka pågående politiska oroligheterna där borta i dessa länder, och det är ju gifvet, att dessa uppror icke alstra någon större köplust hos allmänheten eller lifaktighet hos industrien.

Herr Rydén började sitt anförande med att säga: »man skall väl icke bifalla alla förslag till statssubvention.» Nej, det skola vi icke göra, utan vi skola sakligen pröfva dem, såsom herr Rydén äfven framhöll, och det ha vi ju äfven i dag här gjort beträffande det nu föreliggande förslaget. Jag vill därjemte fästa herr Rydéns uppmärksamhet på, att vi ha tre stora linjer, som gå utan statssubvention, nämligen Svenska Syd-Afrika-linjen, som började år 1904 och alltjemt redt sig utan något understöd från staten. Detta har sin grund däruti, att det alltid funnits tillräckligt med exportgods för dessa fartyg och i allmänhet lönande hemfrakter, hvilket ju gör företaget bärande, vidare ha vi de två Levantlinjerna, som gå till Svarta-Hafshamnarna och Medelhafvet. Äfven dessa senare få alltid returgoods ifrån dessa hamnar i form af spannmål och dylikt. Sådana linjer behöfva säkerligen icke understödjas.

Sedan gick herr Rydén något djupare in på förhållandena på fraktmarknaden och hade där åtskilligt att meddela, särskildt om kolfrakterna till Malmö. Jag vill nu icke uppehålla tiden alltför mycket med att bemöta hvad han sålunda yttrade om att fraktsatserna undergått en våldsam förhöjning i år och förra hösten på grund af sjömansstrejken i England. Ja, det är riktigt, men de ha äfven fallit sedan dess. Dessa fraktsatser ha stigit och fallit omväxlande, men denna

fraktmarknad berör icke de reguljära linjerna, utan gäller för den s. k. tramptrafiken, d. v. s. i allmän fraktfart gående fartygen. Om man frågar, hvad som är orsaken till dessa stora stegringar, som påvisats, vill jag endast erinra om, att kolpriserna stigit på grund af kolstrejken, i det att nämligen kolen nu kosta 20 à 30 procent mera än förut, och att vidare hyran för besättningen har stigit högst väsentligt. Båtarna ha således fått så mycket större utgifter mot hvad de hade förut, att de icke längre kunna drifvas för samma låga fraktsatser som förut. Vidare är det så, att efter transportarbetarstrejken förra året i England och efter kolstrejken i år har det hopats så mycket gods i hamnarna, att ännu ej på långt när åter inträdt reguljära trafikförhållanden. Båtarna måste sålunda ligga länge för att lasta kol, en sex à åtta dagar i stället för tre à fyra dagar, som förut var det vanliga. Detta medför för en ordinär lastångare en utgift à 4- à 500 kronor om dagen, och hvad då detta dröjsmål skall betyda, inses lätt. Hvad som på detta sätt förloras i tid, måste sedan tagas igen genom högre frakter. Jag kan nämna en hamn på ostkusten af England, West-Hartlepool, där man förut kunde lossa en last props på fyra dagar, men där nu sådan lastning tager fjorton dagar i anspråk, och de enda orsakerna, som man kan påvisa härtill, äro de, som följa af strejken. Det är klart, att dessa faktorer måste spela en icke så liten roll, och så länge oro råder i ett så stort sjöfartsland som England, komma förhållandena på detta område att blifva desamma. Detta inverkar emellertid mindre med afseende på de reguljära linjerna, ty uppgöras dessa fraktkontrakt vanligen årsvis framåt, och inverka tillfälliga frakstegringar mycket litet på deras inkomster, utan de måste bygga sina beräkningar på helt andra grunder än sådana tillfälligheter.

Herr Månsson fällde några yttranden angående den franska subventionen af fartyg, och hvad han därutinnan sade, ansåg han säkerligen vara alldeles mördande för något som helst förslag att understödja ångbåtslinjer. Jag vill då först säga, att de franska s. k. fartpremierna äro något helt annat än vår statssubvention. De utgå nämligen med ett visst belopp för hvarje mil, som fartyget går, och till grund för beräkningen lägges därjemte båtens storlek. Detta har således icke någonting med denna sak att göra, utan det gäller blott en s. k. fartpremie. Det är som sagdt helt andra och mera invecklade bestämmelser i det afseendet uti Frankrike än hos oss, så att man kan icke alls jämföra förhållandena där med våra.

Vidare sade herr Månsson, att tack vare de franska subventionerna, har den franska sjöfarten gått ned betydligt. Han sade vidare, att antalet af de i franska hamnar liggande fartyg i utrikes fart, som förde fransk flagg, hade nedgått under de senare åren från 70 procent ända till 37 procent, vill jag minnas siffrorna voro. Ja, det är mycket möjligt, det vill jag icke disputeras om, men jag tycker icke, att det är framlagdt något bevis för, att statssubventionen åstadkommit detta, utan orsaken därtill ligger i den franska nationens oförmåga att anpassa sig för sjömansyrket. Man måste i vissa trakter af landet förligen tvinga folket till detta yrke, och man har särskilda egendomliga bestämmelser för att kunna uppehålla de oceana linjerna och skaffa

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen.
(Forts.)

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mericolinjen. manskap till flottan. Redarna äro skyldiga att skaffa så och så många sjömän, och dessa skola sedan tjänstgöra i så och så lång tid. Detta är således så att säga ett bevaringstvång, som äfven går ut öfver redarna. Anordningen kan gifvetvis icke vara ekonomisk, utan det måste förr eller senare gå under med franska flottan, om man skall fortsätta med samma system.

Om vi nu tänka på vår svenska handelsflotta och se efter, hur det ställer sig hos oss i fråga om de svenska hamnar trafikerande fartyg, som segla i utrikes fart under svensk flagg, och om man därvid jämför, huru det är nu och hur det var för tjugu år sedan, så skall man finna, mina herrar, att det då var ungefär 42 procent af vår export och import, som gick under svensk flagg, resten gick under utländsk flagg, medan vi förra året hade fått upp siffran till cirka 55 procent för de svenska fartygen, och detta, herr Månsson!, trots att vi ha haft statssubventioner i flera år. Detta visar ju, att statssubventionerna icke hindrat, att vi ha tagit hand om en större del af vår utrikestrafik än förut, utan det är tvärtom ett mycket glädjande bevis på motsatsen. Den jämförelse, som herr Månsson gjorde mellan Frankrike och Sverige, håller således icke streck, ty man har här i Sverige kommit till ett aldeles motsatt resultat, och detta hans argument kan sålunda icke användas för att motivera ett afslag i detta fall.

Jag skall, herr talman, icke vidare ingå på denna fråga, utan ber endast att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Lindman: Herr talman, mina herrar! Jag har blifvit uppkallad af ett yttrande af herr Zetterstrand, då han nämligen, såvidt jag förstod, uttalade, att högern skulle vara emot ett bifall till utskottets hemställan och följaktligen mot understödandet af denna sak. Det har från högerhåll höjts åtskilliga protester mot detta yttrande, och jag skulle därför kunna inskränka mig till att instämma däri, men då jag nu fått ordet och frågan är af stor vikt och betydelse, ber jag att få begagna tillfället och yttra mig i densamma — det skall icke blifva så mycket.

Jag tror, att en och annan talare gjort sig skyldig till något missförstånd, när han sagt, att man icke skall betala ut dessa understöd, emedan man på det sättet hjälper de stora rederibolagen o. s. v. Herr Rydén var också inne på det resonemanget. Jag tror dock, att saken icke ligger så, att rederibolagen och dessa subventionerade linjer skola tillkomma blott för sin egen skull, för att man skall få ångbåtar, som gå i trafik mellan Sverige och Mexiko eller mellan Sverige och Amerika eller några andra länder, utan det är för att hjälpa och gynna den svenska industrien och främja utvecklingen af våra näringar och i sammanhang därmed svenskt arbete, som dessa linjer komma till stånd. Ty om vi vilja se till, att vi främja vår svenska industri, så måste vi äfven ha klart för oss, att den icke kan främjas på annat sätt, än att vi verkligen skaffa oss afsättningsmöjligheter i främmande land, med andra ord att vi för vår industri öppna nya afsättningsområden och därigenom bereda oss möjlighet att kunna förbättra vår handelsbalans. Så har skett under senare åren och det i betydande

grad, såsom man finner af statistiken, och jag tror, att man måste säga, att det är den väg, som man måste gå. Den har varit uppmuntrande att gå, och vi kunna därför lugnt fortsätta på densamma. Men för att kunna göra detta, kan man icke vara nöjd med indirekta linjer med alla dessa omlastningar i andra stora hamnar, såsom t. ex. i Hamburg och London, utan det är nödvändigt att bereda direkta transportmöjligheter, och detta kan icke ske på annat sätt än genom att börja med att subventionera dylika linjer för att få dem till stånd. Utvecklingen har också gått i den riktningen, och de understöd, som vi ha beviljat ha ju, såsom vi sett, varit ägnade att främja utvecklingen. Det är, som bekant, den ostasiatiska linjen och vidare den argentinska linjen, som nu ha statsunderstöd. Det är dock icke nog med att exporten har ökats i väsentlig grad. Man kan ju icke absolut säga, såsom den föregående talaren framhöll, i hvad mån dessa direkta linjer ha bidragit därtill, men så mycket har man sett, att dessa båtar ha fått mera frakt för hvarje år och att för hvarje år flera båtar insatts på dessa linjer, och det måste väl i alla fall tala ett tydligt språk. Studerar man statistiken öfver våra industrialsters afsättning i ifrågavarande länder, får man bekräftelse på alldeles samma sak. Det skulle för mig vara alldeles tillräckligt att ha den erfarenheten och bygga på den.

*Äng. under-
stöd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika
Mexicolinjen.*
(Forts.)

Jag hade ämnat att något litet bemöta hvad herr Månsson här yttrade, men herr Vennersten har redan gjort det, och jag skall därför nu icke ingå på den saken. Jag vill endast fästa herr Månssons uppmärksamhet på en enda liten sak, och det är den hjälp, som beredes jordbruket i form af lägre kalkfrakter. Hvad är detta annat än en subvention, som kommer jordbruket till godo? Jag har själf varit med om att framlägga förslag i sådan riktning, och jag har gjort det i den tron, att jag därmed skulle göra jordbruket en tjänst, och jag känner mig äfven lifligt öfvertygad om, att jag verkligen gjort det. Vi få här icke säga på det sättet, att vi skola hjälpa den ena, men icke den andra. Om vi vilja främja vår industri och våra näringar, måste vi här i Sverige upphöra med att vara afundsjuka på hvarandra; vi måste se till, att vi hjälpas åt allesamman och arbeta hand i hand med hvarandra, om det skall kunna blifva någonting af med det hela.

I en del stora länder har man möjlighet att bereda afsättning för sitt folköfverskott genom att förvärfva sig kolonier. Sverige har icke den möjligheten, och därför ha vi denna olycka, som ligger i emigrationen; vi sända vårt folköfverskott till Förenta Staterna, till Kanada och andra länder. Om vi kunna skapa möjligheter inom landet och skaffa arbete åt dessa, som eljest skulle utvandra, vore det väl det lyckligaste, som vi skulle kunna önska. Den möjligheten tror jag, att vi skapa, om vi utveckla vår industri och våra näringar. Dit hör också, att vi begagna oss af ett område, som ligger öppet för alla länder, både små och stora, och där de små visst icke behöfva vara undanträngda, utan där de kunna arbeta sig fram, jag menar, att vi böra begagna oss af hafvet. Det ligger öppet för alla, där kunna alla tränga fram och där kunna vi på egna fartyg föra fram egna produkter. Detta är det mål, som jag anser att vi böra sträfva efter, och jag tror, att det målet vinnes med det förslag, som här föreligger om

*Ang. under-
stöd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika
Mexicolinjen.* beviljande af statssubvention åt nu ifrågavarande ångbåtslinjer, och därför yrkar jag, herr talman, bifall till utskottets hemställan.

Herr Lindberg: Man har här talat om, att om man hyser ett lifligt intresse för näringarna, bör man äfven bifalla denna proposition. Det skulle alltså här endast vara de socialdemokratiska reservanterna, som icke ha något intresse för näringarna. Jag tar dock detta tämligen lugnt, ty det har icke lyckats någon af de här uppträdande talarne att öfverbevisa mig om, att den svenska industriens utveckling nödvändigt fordrar, att staten skall understödja dessa nu ifrågasatta ångbåtslinjer; det återstår för herrarna att göra det, innan jag blir tillfredsställd.

Man har uteslutande, åtminstone under sista delen af debatten, rört sig med frågan om, hvilken nytta de linjer gjort industrien, som förut åtnjutit statsunderstöd, men man har omsorgsfullt undvikit att röra vid den punkt, som jag anser vara den ömmaste, nämligen kontraktet med det norska bolaget. Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet medgaf öppet, att detta kontrakt borde ändras och måste ändras, innan vi kunna känna oss tillfredsställda. Herr Nilson i Örebro har visserligen försökt att i sitt anförande bortresonera hvad som ändå hvarenda människa, som kan läsa innantill, måste se, nämligen att här har man i förväg bundit händerna på svenska statsmakterna, innan man begärt statssubvention. Han sade, att han sett kontraktet in extenso. Är det det svenska eller det norska kontraktet herr Nilson sett? Jag har sett det svenska kontraktet, jag förstår det språket bäst, men det vill jag säga, att vare sig man skrifver kontrakt på det ena eller andra språket, så må vi här i Riksdagen icke låta binda oss af kapitalistiska eller andra intressen, då vi gå att fatta våra beslut.

Här har talats synnerligen mycket om, och det finnes i statsrådsprotokollet och i utskottsbetänkandet önsksningar uttryckta om att det skulle vara en glädje för oss, att vi på svenska kölar kunde forsla svenska varor till respektiva länder, där vi kunna sälja dem. Ja, mina herrar, det kom i går på våra pulpeter ett statistiskt material i saken, och jag har roat mig att göra utdrag därur. Jag fann t. ex. på ett ställe, att man gjort upp en tabell, som visar, huru många stora ångbåtar vi ha på de svenska traderna, och hvar dessa båtar äro byggda. Man har då kommit till det resultatet, att den svenska handelsflottan räknar 49 stycken stora ångfartyg på utländsk trade. Af dessa 49 ångbåtar äro 43 stycken byggda i England, 3 i Tyskland, 2 i Danmark och en i Sverige. Huru många svenska kölar är det då, som komma att forsla de svenska varorna till utlandet? Kölarne äro utländska, kapitalet, som användes för att bygga dessa båtar, är utländskt, exporttarifferna och kontrakten göras upp i samråd med utländska makter, och kvar står endast, att redarne, statslånet, statssubsidierna och flaggan jämte det folk, som skulle vara i arbete på dessa båtar, äro svenska. På tal om folket i arbete, så var det ett namn, namnet på den ärade talaren på göteborgsbänken, som påminde mig om de strider, som dessa rederibolag invecklade sig uti gentemot svenska stufveriarbetare, strider, som kostade tusentals kronor för dessa

rederibolag. Då frågade man icke efter, huru mycket penningar man kastar ut vid sådana tillfällen, men nu vill man, att svenska staten skall betala krigsombkostnaderna såväl härvidlag som vid konkurrensen med utländska rederibolag.

Jag vill med några ord erinra om hvad som sagts om öfriga linjer, som ha statssubsidier. Jag har själf varit med om, att dessa statssubsidier skulle gifvas, men det var skillnad på förhållandena då och nu. Dessa förmåner gäfvos då åt bolag, som satte in ångare på nya linjer på en tid, då läget på fraktmarknaden var dåligt till följd af stor konkurrens rederierna emellan. Nu är det andra förhållanden, nu har man, som framgår af statsverkspropositionen och som framgår af betänkandena på våra bord, lyckats att uppnå öfverenskommelser med utländska rederier, i kraft af hvilka man höjt frakterna, men ock därigenom uppnått en bättre ställning på fraktmarknaden; men jag betvivlar, om detta kan vara till någon nytta för den svenska industriens export. Jag för min del tror icke därpå.

Ja, herr talman, då jag icke vill uppehålla debatten längre, så skall jag sluta med att ännu en gång yrka bifall till afslagsyrkandet.

Häruti instämde herr *Nilsson* i Kristianstad.

Herr Molin i Dombäcksmark: Herr talman! Det korta yttrande, jag nyss hade såsom motiv för afslagsyrkandet, har, som jag erfarit, väckt ond blod bland dem, som önska få anslaget genomdrifvet. Om jag haft andra motiv, t. ex. om jag varit principiell motståndare mot statsunderstöd, ja, då hade mitt afslagsyrkande icke varit något att ta illa upp.

För att undvika missförstånd vill jag tillkännagifva, att jag icke har några principiella skäl mot ifrågavarande understöd, lika litet som jag hade några principiella skäl mot understöd åt vägdistrikten och kommunerna. För mig har, det erkänner jag öppet, skälet varit, att då statens pung tillslutes för den massa af Sveriges medborgare, som medelst anslag skulle ha erhållit lättnad uti sina tunga skatter, så bör i *konsekvens* därmed också statens pung vara tillsluten i det här fallet. Det är väl, mina herrar, icke meningen att vara snål, då det gäller lindrandet af skatterna, och frikostig, då det gäller att bereda förmåner för ett jämförelsevis ringa fåtal intresserade köpmän. Skola vi vara snåla i ett afseende, så få vi allt lof att vara konsekventa äfven i det andra fallet, denna politik må sedan kallas för hämnspolitik eller ej. Jag kallar den politiken rättvis.

Vi lefva ju, som herrarna väl veta, i kompromissens tidevarf. Om vi landtbrukare och representanter för småfolket icke se upp, så draga vi det kortaste strået. Jag skulle icke våga komma hem och omtala, att jag med min röst bidragit till, att den kungl. propositionen blifvit bifallen.

Till sist ber jag att få understryka, att udden i mitt anförande på intet sätt riktats mot regeringen. Tvärtom är jag regeringen tacksam för att den sökt hjälpa alla parter, näringarna, jordbruket o. s. v. Men det var väl ej regeringens mening, att det skulle gå till på det

*Ang. under-
stöd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika
Mexicolinjen.*
(Forts.)

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen. här sättet. Udden är endast och allenast riktad mot sättet att afslå de skattetyngda väghållningsdistriktens och kommunernas berättigade kraf och tendensen att, sedan man låtit komma sig detta till last, likväl proponera statssubvention åt rederierna. Udden är riktad mot de tidningar, som gjort allt för att förmå Riksdagen att afslå de synnerligen behjärtansvärda krafven på lindring i skatterna, men som nu plädera så friskt för statssubvention åt rederibolagen samt mot dem, som följa en sådan paroll. En sådan politik är lik den, som tagit sig uttryck i satsen: »när jag super, är det rätt.»

(Forts.)

Jag vidhåller mitt afslagsyrkande

Herr Thorsson: Herr talman! Då jag deltagit i den reservation, som är fogad till betänkandet, så ber jag att med några ord få angifva, hvarför jag så gjort. Jag finner det vara synnerligen vanskligt att gifva sig in på dessa subventioner. Det är ett spörsmål om miljoner, som man härmed vill låsa fast, och man vet sannerligen icke, hvar det skall sluta, ty sedan man börjat att subventionera det ena företaget, så kommer det andra och säger: efter som *de* fått, så böra också vi få.

När jag läste den proposition, som vi nu behandla, fick jag det intrycket, att hela bolagets motivering för sin begäran grundade sig därpå, att statsverket subventionerat två andra linjer, hvarför äfven detta bolag gjorde anspråk på samma förmån. Och detta var ett af de mest vägande skälen, som bolagsstyrelsen framlade för sitt kraf på subvention.

Nu är att märka, att af propositionen framgå två saker: den ena att Kungl. Maj:t beviljat bolaget ett lån på 1,400,000 kronor och den andra att utöfver detta lån Riksdagen skall bevilja ett kontant bidrag till bedrifvande af bolagets verksamhet. I så måtto får väl herr Vennersten gifva mig rätt däri, att föreliggande fråga skiljer sig från frågor om understöd af jordbruksnäringen och småbruk o. s. v. Vi ha hittills nöjt oss med att gifva småbruksrörelsen kontanta lån — under en viss tid till och med räntefritt — men icke afsett, att de utöfver dessa lån skulle få tillgodoräkna sig rent kontanta tillskott. Jag vill icke ställa mig ovillig mot förbättrandet af fraktfarten, om man vill inskränka sig till att gifva dessa företag lån, som på billiga villkor kunna ställas till vederbörandes förfogande, men att utöfver dessa lån gifva dem rent kontanta skänker endast med den restriktionen, att, ifall rederibolaget under de närmaste fem åren insegade större belopp, än som beräknats i nu föreliggande kalkyler, så skulle bolaget vara skyldigt återbetala en viss del af statsbidraget. Det finner jag icke vara en lycklig politik, och jag tror icke, att detta är ägnadt att skapa sunda affärsförhållanden och en sund utveckling på detta område.

Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet betonade, att regeringen hade gjort allt hvad på den ankommit, för att denna fråga skulle komma fram till Riksdagen i behörig tid, och det är jag lifligt öfvertygad om att regeringen också har gjort. Regeringen har hört en del myndigheter, och dessa myndigheter måste naturligtvis ha en viss tid på sig för att afgifva sina yttranden. Men det är något, som

är mera än besynnerligt i denna sak, och det är, att bolaget, som är så angeläget att få statsunderstöd, och i hvars styrelse sitter en person, som varit ledamot af denna kammare och som vet, hvilken tid ett ärende behöfver för att förberedas och komma in till Riksdagen, det besynnerliga är, säger jag — och det är den sjuka punkten i denna sak — att bolaget redan den 5 eller 7 augusti 1911 hade afslutat sitt aftal med det svenska bolaget, men först den 19 februari förelåg ärendet till behandling af regeringen. Det är sålunda en afsevärdt lång tid från det att kontraktet undertecknades och till den tid, då man vände sig till regeringen, och jag vet icke, hvad anledningen kan vara till detta. Emellertid angifva handlingarna, att så varit, och jag kan mycket väl tänka mig, att man i initierade kretsar räknat ut, att om man lämnade in denna begäran så sent, att den komme till behandling i slutet af Riksdagen, funnes det så mycket större utsikt att få den igenom, ty då skulle man icke få så mycken tid att grundligt pröfva frågan. Jag får gifva den talare rätt i viss mån, som sade, att man icke haft tid att sätta sig in i detta arbete. Detta är alldeles riktigt. Här står man inför det förhållandet, att man utan möjlighet att ha kunnat pröfva ett ärende sådant som detta — och jag undrar, om det kan vara lämpligt — att Riksdagen skall, på grund af mer eller mindre varma rekommendationer från kapitalistiskt håll, sluka en utgift, som kommer att föra nya miljonanslag med sig. Det är ur denna synpunkt, som jag vill, att man skall låta detta ärende hvila, för att man skall få tillfälle att pröfva hvad det innebär, innan man går in på saken, och därför är det också, som jag för min del vill yrka afslag på det föreliggande förslaget.

Jag har därmed icke velat ställa mig helt afvisande mot understödande af ett företag som detta. Men jag tror, att det skulle kunna ske genom att statsverket försträckte detta företag med lån utan att direkt skänka det penningar. Ty det är dock icke så, mina herrar, att förhållandena här äro så förfärligt trängande. Propositionen visar, att exporten på dessa orter, hvarom här är fråga, är af så stort omfång, att det är icke uteslutet, att redan inrättandet af en direkt förbindelse kommer att ytterligare befordra exporten. Under sådana förhållande tror jag icke, att det skulle vara så förskräckligt, om man ännu ett år komme att hvila på detta ärende och fundera på saken.

Herr talman, jag yrkar afslag på den föreliggande motionen.

Med herr Thorsson förenade sig herrar *Borggren* och *Källman*.

Chefen för finansdepartementet herr statsrådet friherre Adelswärd: Herr vice talman! Jag ber blott med anledning af den siste ärade talarens yttrande rörande det långa dröjsmålet från bolagets sida få förklara hvad orsaken därtill var. Det är sant, att den 7 augusti 1911 undertecknades ett preliminärkontrakt, men det svåraste återstod, nämligen att bilda bolaget och anskaffa det högst betydliga kapital, som erfordrades för att bolaget skulle kunna träda i verksamhet. Jag vet, att det gjordes mycket stora ansträngningar för att åstadkomma detta kapital, och under tiden hade jag många gånger besök af vederbörande, och påminde om, att de snart skulle komma in med ansökan, men

Andra kammarens protokoll 1912. Nr 51.

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen. de kunde icke göra detta, förrän minimikapitalet var tecknad. Och som det rörde sig om belopp af öfver en miljon kronor, var det förklarligt, att det tog sin tid.

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen.

(Forts.)

Herr Nilson i Örebro: Herr talman! Jag skall lofva att icke taga alltför många minuter i anspråk. Jag vill endast komplettera det yttrande, som nyss hölls från statsrådsbanken med en erinran, som jag antar icke är obekant för min mycket värderade vän på skånebanken, att slutbestämmelserna i kontraktet äro träffade den 3 februari 1912, såsom framgår af den kungl. propositionens sista sida.

Vidare vill jag säga, i anledning af hvad hans ärade sidokamrat på skånebanken anförde, att jag icke kan i detta se ett kapitalistiskt intresse, utan jag ser i detta ett rent *svenskt näringsintresse*, och det intresset är det, som jag för min del vill främja. Samma ärade talare sade också, att han icke kunde vara med på att exporttarifferna skulle uppgöras på utländsk botten. Ja, men är det så? Är det icke så, att de hufvudgrunder, som äro gällande för ostasiatiska linjen liksom för La Platalinjen skola gälla här, och hur heter det här? Jo det heter, att svenskt gods skall befordras enligt af Kungl. Maj:t fastställda maximitaxor, och så länge som Kungl. Maj:t residerar i Sveriges land, lär det väl vara så, att exporttarifferna fastställas på svensk och icke på utländsk botten.

Jag vill slutligen i anledning af det anförande, som vi hörde af en ärad talare på norrlandsbanken, säga, att, då han förklarade, att han icke var principiell motståndare mot hvad som här är ifrågasatt, men att han icke vågade resa hem och tala om för sina valmän, att han röstat för detta förslag, då skatteutjämningsförelaget liksom förslaget om ökad understöd åt särskildt betungade väghållningsdistrikt fallit, jag måste djupt beklaga, att jag så grundligt misstagit mig på min ärade väns mod. Jag hade trott, att han var en modig man, som vågade stå för sina åsikter, oafsedt hur det gått med den ena eller andra frågan, och i alla händelser att hans valmän skulle hafva det anspråket på honom, att han icke skulle göra sitt votum i en fråga, som han ansåg böra bifallas, beroende på Riksdagens majoritets ståndpunkt i en annan fråga. Jag beklagar detta djupt och lifligt, och jag hoppas. att hans valmän icke skola anse, att denna hans uppfattning är den riktiga.

Herr *Byström* instämde häruti.

Herr Torgén: Herr talman! Det har från rätt många framställts till mig en förfrågan, om vi norrlänningar något mera allmänt ställde oss bakom den princip eller de åsikter, som uttalades af den ärade talaren på norrlandsbanken. Jag skall be att få svara, att jag icke tror, att så är fallet. Visserligen beklaga vi allmänt och mycket lifligt, om något af våra lifsintressen icke mötes af den förståelse i kammaren, att de kunna vinna sin lösning, men vi motsätta oss icke, att understöd gifvas åt näringar på andra områden. Vi norrlänningar få föra fram våra intressen gång efter annan, men släppa icke hoppet om, att när de föras fram, skola de uppskattas och värderas och en vacker

dag vinna sin lösning. Jag vill hafva sagdt, att vi icke tänka på hvad vi möjligen hafva förlorat, utan vi komma gifvetvis att rösta hvar och en efter sin uppfattning i frågan.

*Ang. under-
stöd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika
Mexicolinjen.
(Forts.)*

Herr Zetterstrand: Herr vice talman! Ett par talare hafva gjort en erinran mot en passus i mitt yttrande. Det kan möjligen bero på att jag uttryckte mig otydligt, men jag ber att få försäkra, att det är en missuppfattning af andemeningen i detta yttrande.

Herr Månsson: Herr vice talman! Endast ett par ord i anledning af herr statsrådets anförande.

Det sades här, att den utländska subsidiepolitiken är ett ytterligare skäl för oss att också bevilja subsidier, om vi vilja vara med om att hafva någon sjöfart. Här ha vi alltså redan i dag den lösen, som kommer att gifvas för framtiden för oss i sådana här frågor. När utlandet exempelvis i militärt hänseende håller sig med stora flottor, hvarför skola icke vi vara med om att bygga stora flottor? Och när utlandet går ifrån den sunda idén, att skeppsredare, som vilja köpa fartyg och själfva ha frihet att ordna sina linjer och förtjäna pengar bäst de gitta, skola sköta sig själfva, hvarför skola icke vi också då följa med? Jag har t. ex. en skonare eller ett barkskepp, som jag fraktar med, och jag får själf försörja mig och betala min skatt till staten. Skall då af min skatt tagas för att lämna understöd åt stora sammanslutningar, äfven internationella, i samma bransch, som jag har? När man går ifrån själf försörjningsprincipen i andra länder och in på sådana här afvägar, hvarför skola icke vi då gå ifrån den hälsosamma vägen och in på den sjukliga och felaktiga? Herrarne kunna vara säkra på att jag har rätt, att detta kommer att blifva framtidens visa: »Dessa förut voterade miljoner äro kastade i hafvet, om ni icke bevilja nya summor!»

Ett skäl skulle vidare vara, ett af de svagare skälen, att vår flagga skulle visa sig på de fjärran hafven på dessa subsidierade fartyg. Jag frågar, om icke Sveriges hundratals skeppsredare, som icke hafva ett öre i understöd, ha Sveriges flagga vajande från sina fartygs stänger och gafflar och masttoppar, likaväl som den vajar från de af allmänna medel underhållnas fartyg. I Frankrike ha, eller hade åtminstone till för något år sedan, endast en tredjedel af flottan understöd, därför att det anslagna beloppet räckte icke till understöd åt mer. Tro herrarne icke, att den franska flaggan vajar äfven från de två tredjedelar, som icke hafva understöd? Detta skäl är bara en fras, som icke har någon betydelse.

Man visar på Norge. Ja, Norges flotta har växelvis varit den tredje och fjärde i storlek af hela världens handelsflottor under många årtionden. Norge har visat, att det utan subsidier kunnat hafva den tredje eller fjärde flottan, liksom England utan subsidier har haft den första i världen. Det lilla Norge går framför många stormakter utan subsidier. Nu har Norge för en gångs skull tagit afstånd från denna princip. Nu ha de — jag ser det i en uppslagsbok beviljat 112,000 kronor årligen till Mexicolinjen, men om norrmännen blifvit oförstån-

Ang. under-
stöd till
aktiebolaget
Svenska
Amerika
Mexicolinjen.
(Forts.)

diga från att hafva varit förståndiga, skola vi bli ännu värre oför-
ständiga för det?

Herr Vennersten anmärkte mot mig, att detta var icke någon
partifråga och icke heller någon landsändefråga. Han visade, att
Norrländ fått en del fonder och understöd. Jag har icke uppträdt
som ortsrepresentant i denna fråga, och herr Vennersten känner mig
nog i det afseendet, att jag icke uppträder för någon klass eller för
någon landsända. Jag smickrar mig med att vara en af dem, som
företräder Sverige och att hafva Sveriges verkliga väl till mitt ögon-
märke. Jag hoppas, att jag icke skall lefva den dagen, då någon
förmår mig att taga något annat till riktbevis och ögonmärke, men just
därför att jag är öfvertygad om att detta är fördärfvets väg, som ni
här inbjudas att gå vidare på, en väg, som leder därhän, att de
fattiga få gifva de rika understöd och själfva icke få något, så kan
jag icke vara med om den. För mig är detta som en snedvridning
af näringslifvet. Det kommer icke att bli bättre köpmän eller redare
genom att staten gifver subsidier, tvärtom, där ni nu haft folk, som
tvingats att försörja sig, skola ni nu få lata köpmän och redare, som
ligga och lura på statens hjälp.

Ja, därmed har jag också besvarat herr Lindmans anmärkningar.

Herr Branting: Herr vice talman, mina herrar! Jag hade icke
änmat deltaga i denna debatt och skall icke följa de talare, som gif-
vit sig ut på de stora vidderna och ridit upp på sina olika principer
i den ena eller andra riktningen. Jag kan icke följa min ärade vän
Fabian Månsson i hans betraktelsesätt, att hvarje statsunderstöd för
att utveckla en ångbåtslinje skulle under alla förhållanden vara af
ondo såsom en present från de fattiga till de rika. Men jag kan icke
heller följa det betraktelsesätt, som synes mig hafva gjort sig allt för
mycket gällande i hela denna fråga, då man kastat fram endast blom-
stermålningar af hvad som skulle blifva följden af statens subsidier
utan att, såsom mig synes, hafva tillräckligt underlag för sina slut-
satser i detta afseende.

Hvad som *ensamt* bestämmer mitt votum i denna fråga i dag,
det är det förhållandet, att det synes mig, att saken kommit fram i
ett sådant skede af Riksdagen, att denna icke *kan* ägna densamma
den tillbörliga uppmärksamhet och den belysning från alla olika syn-
punkter, som skulle vara behöflig. Riksdagen blir nu tvungen att
handla mer eller mindre under intryck af stämningar, och då kan
jag icke heller sluta mina ögon för den iakttagelsen, att de stora in-
tressen, som drifva fram denna sak, hafva större möjlighet att göra
sina uppfattningar gällande och att skapa stämningar och opinion än
de betänksamhetens röster, som mana till uppskof. Jag tror alltså,
att Riksdagen och närmast denna kammaren skulle handla klokt, om
den väntade med att taga position i denna sak till nästa år. Det är
icke fråga om något längre uppskof.

När det nu emellertid så mycket varit tal om de olika sidorna
af denna sak, vill jag blott tillägga ett ord. Jag skulle vilja kasta
fram den tanken: Är det verkligen rimligt och riktigt, att svenska
staten skall lämna dessa subventioner åt dessa stora kapitalistiska

sammanslutningar utan att mot detta betinga sig några verkliga fördelar, något verkligt inflytande inom desamma? Vi bara skänka bort statens penningar i förhoppning att vi därigenom skola få dessa företag på fötter och i gång, och så visserligen också, det vill jag erkänna, i den betydelsefulla och viktiga förhoppningen, att det skall bli till uppmuntran för vårt näringslif i allmänhet. Men är det då icke också rimligt, att vi se till, att dessa penningar icke bara kastas bort, skänkas bort? Hvarför skall icke staten ha något inflytande på dessa företag i ersättning för de penningar, den ger, hvarför kan icke öfver hufvud taget det ställas på sådant sätt, att det blir närmare samarbete mellan staten och dessa stora företag, som icke kunna komma till stånd utan statens medverkan, ett samarbete, där icke bolagen ensamma, väl att märka, diktera villkoren, utan där också *statsmakterna* ha sitt ord att säga på ett vida mera afgörande sätt än hittills.

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen.
(Forts.)

Ja, alla dessa frågor, som här framställas, kan man icke, i det läge saken har, få utredda och besvarade. Hvad som synes påtagligt är, att Riksdagen icke är i den ställning, att den kan tränga till botten med denna fråga just nu, och därför, herr vice talman, kommer min röst att denna gång gå för afslag, utan att jag därmed på något sätt uttalat mig mot att under andra förhållanden kanhända äfven denna ångbåtslinje skulle kunna få min röst för ett statsunderstöd.

I detta yttrande instämde herrar *Winberg, Molin* i Södertälje, *Widlund, Forssell, Helger, Sterne* och *Bärg* i Katrineholm.

Herr Vennersten: Icke i dag, men kanske i morgon, det var herr Brantings lösen. Jag har följt denna fråga rätt länge, och har märkt med hvilka stora svårigheter man haft att kämpa innan man kunnat få tillsammans det kapital, som fordrades för att få denna linje till stånd. Jag tror, att vill man denna sak, så måste man taga den i det rätta ögonblicket och det är, såvidt jag förstår, kommet just nu. Hvad vi kunna tänka och göra nästa år, det vet ingen, men jag säger att vill man denna saks framgång, så skall man stödja den, när förberedelserna äro träffade och det gäller att slå till. Ingen vet, om de gynnsamma förhållanden, som i detta afseende föreligga nu, fortfarande förefinnas, när frågan eventuellt komme tillbaka nästa år. I detta fall som i andra liknande är det bäst att handla raskt, och därför anser jag att vi icke böra följa herr Branting och vänta till nästa år.

Chefen för finansdepartementet herr statsrådet friherre Adelswärd: Gentemot den ärade talaren på stockholmsbanken, som ansåg, att staten icke hade tillräcklig hand öfver bolaget och tillräcklig kontroll öfver de medel, som komme att anslås, vill jag erinra om hvad jag för öfrigt nyss nämnde och hvad som är alla bekant, nämligen dels att under vissa villkor bolaget har återbetalningsskyldighet — det får nämligen icke utdela mer än 5 procent till aktieägarne — dels att Kungl. Maj:t förbehållit sig kontroll öfver bolagets verksamhet, där-

Ang. understöd till aktiebolaget Svenska Amerika Mexicolinjen. igenom att Kungl. Maj:t tillsätter en revisor, och dels slutligen att Kungl. Maj:t bestämmer maximifrakttarifferna. Jag vill icke förneka, att icke staten kunde betinga sig ännu större inflytande och ännu större kontroll, men jag tror dock, att det får anses vara öfverdrift att säga, att icke staten har någon sådan eller icke har det i tillräcklig grad.

(Forts.)

Slutligen ber jag, liksom den siste ärade talaren, att få varna för ett uppskof, bland annat af den orsaken, att bolaget, som, enligt hvad jag vet, haft mycket svårt att skaffa tillsammans det kapital, som är nödvändigt, troligen icke kan hållas vid lif ett år till och det åtminstone är en möjlighet att frågan i sådan händelse kommer att förfalla.

Herr Branting: Men, herr talman, efter den sista upplysningen, att bolaget är i den ställningen, att det knappast kan hållas vid lif, om icke denna statssubvention beviljas, är det då rimligt, att Riksdagen skall vara beredd att lämna detta understöd åt ett sådant företag?

Härmed var öfverläggningen slutad. I öfverensstämmelse med de därunder gjorda yrkandena framställde herr vice talmannen propositioner på dels bifall till utskottets hemställan, dels ock afslag i berörda hemställan; och fann herr vice talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande ja godkänd. Votering begärdes likväl, till följd hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs denna omröstningsproposition;

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i mom. a) af utskottets förevarande utlåtande nr 119, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren afslagit utskottets berörda hemställan.

Voteringen utvisade 91 ja mot 86 nej, vid hvilken utgång kammaren således bifallit utskottets hemställan.

Mom. b.)

Utskottets hemställan bifölls.

§ 18.

Ang. understöd till rederiaktiebolaget Transatlantic. Till behandling företogs härpå statsutskottets utlåtande, nr 120, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen angående understöd till rederiaktiebolaget Transatlantic för uppehållande af

regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Australien samt en i ämnet väckt motion.

I en till Riksdagen den 12 april 1912 aflåten, till statsutskottets förberedande behandling remitterad proposition hade Kungl. Maj:t under återopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver finansärenden för samma dag föreslagit Riksdagen att såsom understöd till rederiaktiebolaget Transatlantic för uppehållande under åren 1913—1917 af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Australien bevilja ett anslag å 500,000 kronor, att, på de villkor Kungl. Maj:t, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder, funne skäligt föreskrifva, utgå med 150,000 kronor år 1913, 125,000 kronor år 1914, 100,000 kronor år 1915, 75,000 kronor år 1916 och 50,000 kronor år 1917, samt att till beredande af sådant understöd åt bolaget under år 1913 på extra stat under riksstatens sjunde hufvudtitel för samma år anvisa ett belopp af 150,000 kronor.

I sammanhang härmed hade utskottet till behandling förehåft en inom Första kammaren af herr *Åström* med instämmande af herrar *Knaust* och *Fahlén* väckt, jämväl till utskottet remitterad motion, nr 107, däri hemställts, att, för så vidt icke Riksdagen skulle finna skäl att helt och hållet afslå Kungl. Maj:ts proposition, Riksdagen åtminstone icke måtte för ändamålet bevilja högre anslag, än som motsvarade hvad som föreslagits att utgå år 1913.

Utskottet hemställde,

1:) att Riksdagen måtte

a) såsom understöd till rederiaktiebolaget Transatlantic för uppehållande under åren 1913, 1914 och 1915 af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Australien bevilja ett anslag å 300,000 kronor, att, på de villkor Kungl. Maj:t, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet öfver finansärenden för den 12 april 1912 angifna grunder, funne skäligt föreskrifva, utgå med 100,000 kronor för hvar och ett af åren 1913, 1914 och 1915, samt

b) till beredande af sådant understöd åt bolaget under år 1913 på extra stat under riksstatens sjunde hufvudtitel för samma år anvisa ett belopp af 100,000 kronor;

2:o) att herr *Åströms* ofvan omförmälda motion måtte anses genom hvad i föregående moment föreslagits besvarad.

Vid utlåtagandet funnos emellertid bifogade reservationer:

af herrar *O. Jonsson* och *Andersson* i Skifarp, hvilka ansett, att utskottet bort hemställa,

1:o) att Riksdagen måtte,

a) såsom understöd till rederiaktiebolaget Transatlantic för uppehållande under åren 1913—1917 af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Australien bevilja ett anslag å 400,000 kronor, att, på de villkor Kungl. Maj:t i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet öfver finansärenden för den 12 april 1912 angifna grunder, funne skäligt föreskrifva, utgå med 100,000 kronor för hvar

Ang. understöd till rederiaktiebolaget Transatlantic.
(Forts.)

Ang. understöd till rederiaktiebolaget Transatlantic.
(Forts.)

och ett af åren 1913 och 1914, med 75,000 kronor för hvar och ett af åren 1915 och 1916 och med 50,000 kronor för år 1917; samt

b) till — — — — 100,000 kronor.

2:o) att herr Åströms — — — — besvarad.

Af herrar *A. C. Lindblad, Persson i Stallerhult, Rydén, Lindberg* och *Anderson* i Råstock, hvilka föreslagit, att Kungl. Maj:ts ifrågasvarande proposition måtte af Riksdagen afslås; samt

af herr *Åström*, som ansett, att utskottet bort hemställa, att Riksdagen med anledning af Kungl. Maj:ts proposition och den i ämnet väckta motionen måtte,

a) såsom understöd till rederiaktiebolaget Transatlantic för uppehållande under år 1913 af regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och Australien bevilja ett anslag å 150,000 kronor, att utgå på de villkor Kungl. Maj:t, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet öfver finansärenden för den 12 april 1912 angifna grunder, funne skäligt föreskrifva, samt

b) till beredande af sådant understöd åt bolaget på extra stat under riksstatsens sjunde hufvudtitel för år 1913 anvisa ett belopp af 150,000 kronor.

Punkten 1:o.)

Utskottets hemställan i *mom. a)* upplästes, hvarefter

Herr Månsson anförde: Jag skall be att få yrka afslag på samma grunder, som jag anförde i förra ärendet.

Vidare yttrade:

Herr Ekman: Herr talman! Jag anhåller att få yrka bifall till statsutskottets hemställan.

Herr Indebetou: Herr talman! Jag skall be att få yrka bifall till den af herr Hans Andersson m. fl. afgifna reservationen.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad, gaf herr vice talmannen propositioner på 1:o) bifall till utskottets hemställan 2:o) afslag å berörda hemställan och 3:o) bifall till det af herr Indebetou under öfverläggningen framställda yrkandet; och blef utskottets hemställan därvid af kammaren bifallen.

Mom. b.)

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 2:o.)

Kammaren biföll utskottets hemställan.

§ 19.

Föredros hvar för sig statsutskottets utlåtanden:

nr 121, i anledning af väckt motion angående statsbidrag för å epileptikerhem vårdad, icke sinnesslö fallandesjuk;

nr 122, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under sjätte hufvudtiteln gjorda framställning, i fråga om viss ned-sättning af förslagsanslaget till sjukkasseväsandets befrämjande;

nr 123, i anledning af väckt motion angående gratifikation åt framlidne vaktmästaren i konstitutionsutskottet Oskar August Lars-sons änka;

nr 124, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under sjätte hufvudtiteln gjorda framställning i fråga om anslag till försäkringsinspektionen samt i ämnet väckta motioner; och

nr 125, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående bidrag af statsmedel till aflösning af vissa frälseräntor.

Utskottets i dessa utlåtanden gjorda framställningar blefvo af kammaren bifallna.

§ 20.

Vidare föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 126, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående utsträckning af tiden för anmälan om inlösen af skattefrälseräntor samt en i ämnet väckt motion; och lämnades därvid på begäran ordet till *Ang. inlösen af skattefrälseräntor.*

Herr Olsson i Tyllered, som anförde: Herr talman! Jag kan ju ej annat än känna mig tillfredsställd med det slut, hvartill utskottet kommit, och i synnerhet som Kungl. Maj:t framkommit med proposition i ärendet, hvarigenom den tid, inom hvilken skattefrälseräntor få hembjudas staten till inlösen, blifvit utsträckt till och med år 1917. Men fastän denna tid gång efter annan på enskilda motionärers anhållan blifvit utsträckt, finnes troligen i skilda delar inom landet ännu en del dylika räntor oinlösta. Detta torde till hufvudsaklig del bero därpå, att det fordras utredning i en del dithörande frågor, såsom om räntan är att hänföra till skatte- eller frälse natur. Vidare råda vissa oegentligheter vid räntornas beräkning, t. ex. att i vissa fall räntegifvaren fått betala till räntetagaren större belopp än staten anser sig skyldig ersätta. Speciellt känner jag till ett hemman, där räntan af räntegifvaren betalats med betydligt högre belopp än som af statsverket godtgjorts. Vidare finnes en del hemman i Halland, som erlægga räntor till Adrian Prippts arfvingar i Holland, af hvilka räntor somliga troligen äro af frälsenatur, enär innehafvarens brukningsrätt endast är skyddad genom städjebref på i allmänhet hans lifstid. Detta allt gör att utredning behöfves och att räntegifvarne äro i behof af hjälp för att få dessa af mig nu påpekade oegentligheter och andra dylika utredda, så att dessa skatter så fort sig göra låter blifva inlösta.

Då nu Kungl. Maj:t tagit initiativ i frågan och är bäst i tillfälle

att göra dessa utredningar, torde man få hoppas, att Kungl. Maj:t äfven bringar dessa frågor till en för räntegifvarne lycklig lösning. Det var endast för att framhålla dessa omständigheter som jag begärde ordet och jag har intet annat yrkande än bifall till utskottets hemställan.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

§ 21.

Efter härpå skedd föredragning af statsutskottets utlåtande, nr 127, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående kostnaderna för svensk författningssamling, blef utskottets hemställan af kammaren bifallen.

§ 22.

Ang. ersättning åt vissa familjeförsörjare på grund af utbruten epidemisk sjukdom inom familjen. Statsutskottets utlåtande, nr 128, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående ersättning af statsmedel åt vissa familjeförsörjare, i hvilkas familjer epidemisk sjukdom utbrutit, föredrogs nu. Därvid yttrade motionären

Herr Johanson i Hvetlanda: Herr vice talman, mina herrar! Jag har begärt ordet för att få uttrycka min tacksamhet mot utskottet för den del af motiveringen, hvari det anser, »att det med motionen afsedda syftet är väl värdt att uppmärksammas», men jag måste äfven säga, att om än utskottet tror — hvilket jag icke betvivlar — »att statsmakterna till fullo behjärta denna angelägenhet, det i följd häraf ansett sig hafva goda skäl förvänta, att Kungl. Maj:t framdeles kommer att hafva sin uppmärksamhet på vikten af att söka afvärja de af dylik sjukdom jämväl i ekonomiskt afseende uppkomna svårigheter», så finner jag mig icke öfverbevisad om, att detta förhållande ensamt kan vara fullt vägande skäl för en hemställan om att min motion icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Icke heller är det ännu uteslutet, att den, som till följd af sjukdom måste anhålla om och erhålla tillfälligt understöd från kommunal fattigvård, kan gå miste om sin rösträtt. Väl har herr Widéns i Andra kammaren väckt motion där blifvit bifallen, men beklagligt nog redan afslagen i Första kammaren, hvarför denna del af utskottets motivering icke längre kan bidraga till bevis för dess gjorda hemställan.

Alltnog, jag vill ej nu på dessa riksdagens sista dagar gent emot ett enhälligt utskott trötta med att göra något yrkande, utan får, i afbidan på hvad utskottet ställer i utsikt, för att använda ett gammalt ordspråk, »se, om det är kungens ord, hvad drottningen säger».

Vidare anfördes ej. Kammaren biföll utskottets hemställan.

§ 23.

Slutligen föredrogs statsutskottets utlåtande, nr 129, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen angående löneförbättring åt andra läraren i byggnadslära vid Chalmers tekniska läroanstalt; och blef utskottets hemställan därvid af kammaren bifallen.

§ 24.

Ordet lämnades härefter till

Herr Hamilton, som yttrade: Med afseende å morgondagens föredragningslista anhåller jag vördsamt få föreslå, att bland två gånger bordlagda ärenden första särskilda utskottets utlåtande nr 9 må sättas näst efter bevillningsutskottets memorial nr 45.

Denna hemställan bifölls af kammaren.

§ 25.

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

från sammansatta stats- och bankoutskottet:

nr 145, i anledning af dels Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om ökning af fonden för befrämjande af handtverk och därmed jämförlig mindre industri, dels ock Kungl. Maj:ts proposition angående anvisande af anslag för täckande af förvaltningskostnader för nämnda lånefond år 1912; och

nr 146, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående öfverförande af visst belopp till den i 19 § af lagen angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar den 4 juli 1910 omförmälda fond;

från konstitutionsutskottet:

nr 149, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen med förslag till ändrad lydelse af §§ 9, 16, 19 och 21 riksdagsordningen jämte inom Riksdagen i ämnet väckta motioner; och

nr 150, i anledning af väckt motion om tillerkännande af dagtraktamente åt landstingsman;

från statsutskottet:

nr 133, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen angående uppförande af en asylbyggnad å allmänna barnbördshusets tomt å Kungl. Djurgården; och

nr 148, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående Riksdagens samtycke till antagande af ett utaf Svenska pansarbåtsföreningen gjordt erbjudande af medel för anskaffning af en pansarbåt;

från lagutskottet:

nr 151, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar af sjölagen samt till lag om ändrad lydelse af 1 § i lagen den 12 juni 1891, innefattande vissa bestämmelser om sjöfynd;

nr 152, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse af § 34 värnpliktslagen;

nr 153, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 80 § i lagen den 22 juni 1911 om ekonomiska föreningar och lag om ändrad lydelse af 8 § i lagen den 13 juli 1887 angående handelsregister, firma och prokura;

nr 154, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående vissa nya bestämmelser i afseende å mått och vikt;

nr 155, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 11 kap. 9, 24 och 38 §§ rättegångsbalken;

nr 156, i anledning af dels Kungl. Maj:ts propositioner nr 22 med förslag till lag om ändring i vissa delar af utsökningslagen m. m. och nr 57 med förslag till lag om ändrad lydelse af 154 och 156 §§ samma lag, dels ock justitieombudsmannens framställning till Riksdagen om ändrade bestämmelser i fråga om sättet för kungörande af utmätt lös egendoms försäljning; och

nr 157, i anledning af dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af vissa paragrafer i värnpliktslagen samt till förordning om understöd i vissa fall åt värnpliktigs hustru och barn (familjeunderstöd), dels ock en i anledning däraf väckt motion; samt

från sammansatta stats- och lagutskottet:

nr 172, i anledning af dels Kungl. Maj:ts propositioner nr 181 angående utförande under senare hälften af år 1912 eller förra hälften af år 1913 af en försöksmobilisering och därmed sammanhängande öfningar, nr 182 med förslag till lag om vapenöfningar under senare hälften af år 1912 eller förra hälften af år 1913 för utronande af härens krigsberedskap (mobiliseringsöfningar) och nr 257 med förslag till förordning om understöd i vissa fall åt värnpliktigs familj (familjeunderstöd) under nämnda mobiliseringsöfningar, dels ock två i ämnet väckta motioner; och

nr 173, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag innefattande förbud i visst fall mot värnpliktigs skiljande från tjänst eller arbete.

§ 26.

Justerades protokollsutdrag.

§ 27.

Till bordläggning anmälades:

sammansatta stats- och bankoutskottets memorial, nr 6, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om sammansatta stats- och bankoutskottets utlåtande nr 4, i anledning af väckta motioner om användande af den i 1912 års statsverksproposition beräknade inkomst af utdelning å statens aktier i Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag till belåning af fastigheter inom Kiruna och Malmbergets municipalsamhällen; samt

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 103, angående driftkostnaderna för statens produktiva fonder i hvad angår jordbruksärendena;

nr 104, angående regleringen af utgifterna för kapitalökning i hvad angår jordbruksärendena; och

nr 105, i anledning af vissa framställningar angående anslag å riksstatens nionde hufvudtitel.

§ 28.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades herr *Hansson* i Solberga under 2 dagar fr. o. m. den 24 maj.

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 6,40 e. m.

In fidem
Per Cronvall.
