

Onsdagen den 6 Maj.

Kl. 10 f. m.

§ 1.

Protokollet för den 29 nästlidne April upplästes och godkändes.

§ 2.

Sedan Riksdagens båda Kamrar förehaft och godkänt de uti Stats-Utskottets Memorial N:is 94 och 97 föreslagna voteringspropositioner, angående dels anslag för fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan, dels tullverkets utgiftsstat, om hvilka frågor Kamrarne fattat stridiga beslut; samt vidare denna dag blifvit bestämd till företagande af gemensamma omröstningar öfver de olika besluten; så blefvo, på sätt och med den utgång här nedan finnes omnämndt, dessa omröstningar, jemlikt 65 § Riksdagsordningen, nu företagna i öfverensstämmelse med följande voteringspropositioner, nemligen:

Första voteringen.

(Stats-Utskottets Memorial N:o 94.)

Den, som vill, att Riksdagen för fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan, till utgående från Statskontoret på extra stat, anvisar den summa Kongl. Maj:t äskat, eller fyra millioner sexhundra femtio tusen riksdaler, deraf högst en million riksdaler må kunna utanordnas redan under innevarande år och återstoden bör utgå under år 1869,

röstas ja;

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, har Riksdagen till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan för år 1869, till utgående från Statskontoret på extra stat, anvisat en summa af tre millioner nittio tusen riksdaler.

Sedan voteringsedlarne blifvit aflemnade samt en sedel aflagd och förseglad, ätvensom underrättelse från Första Kammaren ingått, att voteringsedlarne för den omröstning, hvarom här vore fråga, jemväl derstädes afgifvits, företogos nu sedlarnes öppnande och uppräknning, och utföll omröstningen med 79 ja och 76 nej.

Den omröstning öfver ofvanintagna voteringsproposition, som, enligt nyss ankommet och nu uppläst protokoll, blifvit af Första Kammaren samtidigt anställd, hade utfallit med 38 ja och 62 nej, hvadan, då dertill läggas Andra Kammarens röster, eller 79 ja och 76 nej,

sammanräkningen visar 117 ja och 138 nej; varande alltså beslut i denna fråga af Riksdagen fattadt i öfverensstämmelse med nej-propositionens innehåll.

Andra voteringen.

(Stats-Utskottets Memorial N:o 97.)

Den, som vill, att Riksdagen, med afslag å Utskottets hemställan om vidtagande af förändringar i Kongl. Maj:ts nådiga förslag till stat för tullverket, godkänner samma stat att gälla för år 1869,

röstas ja;

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, har Riksdagen, utan förändring i de föreslagna fasta lönerna eller i ersättningarne för båt- och hästlega samt resekostnader, tillvidare och intilldess annorlunda kan blifva beslutadt, bestämt aflöningsförmånerna för nedannämnde tjänstemän vid tullverket till följande belopp, nemligen för:

	Lön.	Tjenstgöringspenningar.	Summa R:dr.
Departementscheferne i Generaltullstyrelsen, hvar-dera	4,000	1,000	5,000
Sekreteraren hos Generaltullstyrelsen	3,000	1,000	4,000
Distriktchefen i vestra distriktet	4,000	3,000	7,000
Dito i södra dito	4,000	2,000	6,000
Öfverinspektorerne vid Stockholms och Göteborgs packhusinspektioner, hvardera	3,500	2,500	6,000
Tullförvaltarne vid Stockholms och Göteborgs packhusinspektioner, hvardera	3,000	2,000	5,000
Tullförvaltarne vid Stockholms och Göteborgs sjö-tullskammare, uppborrdskontor och nederlagskontor samt tullförvaltarne i Malmö och Norrköping, hvardera	3,500	1,500	5,000
Tullförvaltarne i Gefle och Calmar, hvardera	3,000	1,750	4,750
Tullförvaltaren i Halmstad	2,500	1,250	3,750
Tullförvaltaren i Söderhamn	2,500	500	3,000
Tullförvaltaren i Marstrand	2,000	500	2,500
Kontrollören vid tullkammaren i Norrköping.	2,500	1,500	4,000
Kontrollörerne vid tullkamrarna i Gefle och Calmar, hvardera	2,500	1,250	3,750

samt, efter iakttagande af nu omnämnda förändringar, i allt öfrigt godkänt Kongl. Maj:ts nädiga förslag till stat för tullverket att gälla för år 1869.

Sedan voteringsedlarna blifvit aflennade samt en sedel aflagd och förseglad, äfvensom underrättelse från Första Kammaren ingått, att voteringsedlarna för den omröstning, hvarom här vore fråga, jemväl derstädes afgifvits, företogos nu sedlarnes öppnande och uppräknig, och utföll omröstningen med 55 ja och 102 nej.

Den omröstning öfver ofvanintagna voteringsproposition, som, enligt nyss ankommet och nu uppläst protokoll, blifvit af Första Kammaren samtidigt anställd, hade utfallit med 75 ja och 22 nej, hvadan, då dertill läggas Andra Kammarens röster, eller 55 ja och 102 nej, sammanräkningen visar 130 ja och 124 nej; varande alltså beslut i denna fråga af Riksdagen fattadt i öfverensstämmelse med ja-propositionens innehåll.

Protokollsutdrag öfver dessa båda gemensamma omröstningar blefvo, genast efter hvarje omröstnings slut, uppsatta, justerade och derefter till Med-kammaren öfversända.

§ 3.

Föredrogs ånyo och företogs till afgörande punktvis Bevillnings-Utskottets Betänkande N:o 19, angående beräkningen af tull-, post-, stämpelpappers- och bränvinsbränningsmedlen.

Punkten 1. Tullmedlen.

Herr Björck: Såvidt jag hört rätt, så är fråga om beräkningen af Statens inkomster utaf tullmedlen, hvilka Utskottet för 1869 upptagit till 13,500,000 riksdaler. Detta belopp är visserligen 500,000 riksdaler mindre än det af Kongl Maj:t föreslagna. Men jag fruktar dock, att, då man med afseende å föregående års förhållanden skall beräkna tullmedlen, man måste äfven taga i betraktande de förra åren beviljade stora anslag för jernvägsarbetena, hvilka förvandla sig i sådana konsumtionsartiklar, som hufvudsakligen bidraga att öka tullmedlen. Dessutom har landets förmåga att konsumera aftagit. Och om detta äfven är tillfälligt, så hafva dock dessa omständigheter sin gifna följd under den närmast kommande tiden. Således tror jag man gjorde rättast att icke beräkna så hög tullinkomst som Utskottet föreslagit. Men om också denna summa skulle kunna upptagas till detta belopp, hvilket ingen lifligare än jag kan önska, så vill jag dock föreslå, att Bevillnings-Utskottet åter tager hela frågan under förnyadt öfvervägande. Det är för det första något högst ovanligt, att Utskottet framkommer med denna beräkning till statsreglering så tidigt, att man ännu icke hunnit beräkna alla utgifterna. Här återstå ännu åtskil-

liga utgifter, som icke äro till beloppen bestämda, och sednast i dag hafva vi ju röstat om tvänne belopp; och mig synes derföre som Utskottet gjort rättast att dröja med Betänkandet, tills staten blifvit bestämd.

Det är visserligen sannt, att man kan öka allmänna bevillningen, och att Utskottet har i sin hand att beräkna denna inkomst, men det är oss alla bekant, att allmänna bevillningen under de sednare åren beräknats ungefär till samma summa, och att jemkningar deremot skett inom de beräkningar, som nu äro i fråga.

Det är visserligen icke lätt att beräkna inkomster, som mer eller mindre bero på framtida förhållanden, men det är dock nödvändigt att man fäster något afseende på förhållandena. Om så är, att man, med godt hopp om framgång, kan beräkna inkomsterna någorlunda högt, utan att riskera att någon brist skall uppkomma, så är detta icke origtigt; men för min del tror jag, att, då vi nu beslutat att för närmaste framtiden bedrifva våra jernvägsarbeten med utländska lån, vi äro i den ställning att vi ej behöfva uppskrufva inkomsterna till för höga belopp.

Jag anhåller derföre, att Herr Talmannen ville framställa proposition på återremiss af såväl den nu föredragna som öfriga punkter i Betänkandet. I fall detta mitt förslag icke skulle af Kammaren bifallas, anser jag att den gjorda inkomstberäkningen af tullmedlen måtte nedsättas med 300,000 riksdaler. Ännu mera skäl anser jag förefinnas att göra nedsättning å den beräknade bränvinsbränningsafgiften. Men såsom saken nu står, yrkar jag, att tullinkomsterna beräknas endast till 13,200,000 riksdaler; förbehållande mig att, om föredragningen nu omfattar alla punkterna, få förändra detta yrkande och i stället anhålla att nedsättningar i andra poster måtte ega rum. Emellertid yrkar jag nu återremiss.

Herr Friherre Alströmer: Mot den siste talarens begäran att få alla punkterna föredragna samtidigt har jag ingenting att erinra; men i afseende på hans anmärkningar för öfrigt, tror jag ej, att Bevillnings-Utskottet gjort sig skyldigt till något misstag. Det är visserligen sannt, att, då Utskottet afgaf detta Betänkande, det ännu var obekant till huru stort belopp anslaget för jernvägsbyggnader skulle utgå. Men det förhållande, att ett högre anslag än som var beräknadt beviljades, kan väl icke föränleda, att Bevillnings-Utskottets beräkning af tullinkomsterna skulle nedsättas, utan snarare tvärtom. Hvad tullen beträffar, så synes mig, att man icke bör beräkna den till lägre belopp än det, hvartill man kan antaga att den kommer att uppgå. Då dertill kommer, att Bevillnings-Utskottet nedsatt den af Kongl. Maj:t föreslagna summan, 14,000,000 riksdaler, till 13,500,000 riksdaler, så tror jag, att man kan hålla sig vid denna siffra. Man har tagit i betraktande, att tullinkomsterna förut uppgått till 14,000,000 riksdaler, utan att någon så beskaffad förhöjning i tullen å kaffe, socker och tobak, som nu finnes, egde rum. Denna förhöjning kommer otvivelaktigt att öka inkomsten i högre mån, än möjligen minskad konsumtion verkar i motsatt riktning. Hvad således beträffar det gjorda yrkandet om nedsättning i den beräknade tullinkomsten, så kan jag icke annat än motsätta mig detsamma; men tror fast heldre att den i en sednare punkt beräknade inkomsten af bränvinsbränningsmedlen

ningsmedlen snarare skulle tåla vid en nedsättning; dock uppskjuter jag att yttra mig derom, tills punkten föredrages.

Herr Grefve Posse: Vid föregående riksdag gick så till, att sedan alla statsanslag blifvit bestämda, så sammanträdde Bevillnings-Utskottets ordförande med Stats-Utskottet, och då uppgjordes en beräkning af de inkomstbelopp, som voro af här ifrågavarande bevilningar att påräkna, för att bibehålla allmänna bevilningen vid sin vanliga summa, 2,600,000 riksdaler. Och för min del tror jag icke man kan gå till väga på annat sätt, utan att läsa fast sig. Det skulle ganska lätt kunna hända, att, om Kammarerna godkände hvad Bevillnings-Utskottet föreslagit i afseende på summan, man slutligen får bestämma allmänna bevilningen till mindre belopp än det hvarmed den under de sednare åren utgått, och hvaraf åtskilliga praktiska svårigheter skulle uppstå. Så skulle t. ex. bråkdelar komma att uppdebiteras, och en stor olägenhet uppstå, derigenom att vi beslutat upptaga lån och ett ganska betydligt lån, under det vi afskaffat en beskattningstitel, vapenskatten, och minskat allmänna bevilningen. Detta skulle icke stärka landets kredit.

Jag anhåller således, att Betänkandet återremitteras, hvarigenom alls ingen olycka sker, ty det fördröjer icke riksdagen, emedan ärendena ändock kunna afslutas i tid, hvilket deremot skulle blifva förhållandet om det nu bifölles.

Herr Friherre Liljencrantz:

Herr Lindström: Jag kan för min del icke inse hvarken behovet af återremiss af denna punkt eller nedsättning i det af Bevillnings-Utskottet föreslagna beloppet 13,500,000 riksdaler, aldraminst finna, att den grund, som den förste talaren uppställde, är den rätta. Han tycktes utgå från den föreställningen, att man vid inkomstsummornas fastställande borde lägga till grund de för statsregleringsåret beslutade utgifterna och ej ensamt taga de faktiska förhållandena i beräkning. För min del anser jag deremot, att just de faktiska förhållandena böra läggas till grund för en sådan beräkning. Då nu tullmedlen

för 1865 uppgingo till	13,999,000 riksdaler,
” 1866 ”	13,214,000 ”
men 1867 ”	12,742,000 ”

oaktadt de förhöjningar, som då egde rum uti tullen på åtskilliga kassa-artiklar, ej tillämpades för längre tid än årets sista sju månader, samt dessutom tages i betraktande, att under innevarande års fyra första månader tullinkomsten stigit med 3 å 400,000 riksdaler utöfver motsvarande tidrymd förflutna året, så framgår här af att efter denna ganska måttliga beräkning inkomsten för 1869 utan öfverdrift skulle kunna beräknas till öfver 14,000,000 riksdaler, och således 500,000 riksdaler mer än Utskottet beräknat. Nu är det visserligen sannt, att det kan vara svårt att se så långt in i framtiden, att man med visshet kan påstå att denna summa och icke någon annan kommer att inflyta, men man har dock den största sannolikhet till grund för en sådan beräkning. Skulle nu emel-

lertid inträffa, att denna inkomst bibehålles vid den höga summa Utskottet föreslagit, så skulle man, efter hvad den värde talaren säger, icke få statsregleringen att gå ihop, för så vidt allmänna bevillningen skulle såsom vanligt utgå med 2,600,000 riksdaler. Jag kan ej rätt förstå ett sådant resonnement, då Riksgäldskontorets brist är vida större än denna summa, äfven om man vill fränkilja det belopp som är beslutadt att genom lån upptagas. Vill man t. ex. utan afseende härpå uppgöra en fristående stat för 1869, så skall det visa sig, att, äfven om tull- och bränvinsinkomsterna upptagas till hvad Utskottet föreslagit, så är dock rum lemnadt för 2,600,000 riksdaler, eller det belopp hvartill bevillningen brukar uppgå, ja till och med mera, så att jemväl den förut beslutade vapenskatten skulle behöfva utgå, hvaraf följer, att, om inkomstberäkningen skulle än ytterligare komma att nedsättas, det kunde blifva nödvändigt att fortfarande bibehålla vapenskatten.

Det är dock icke på grund häraf, utan förnämligast på grund af de faktiska förhållanden, som gifva vid handen, att 13,500,000 riksdaler icke kan vara för högt beräknad inkomst af tullen, som jag, med biträdande af hvad redan blifvit anfördt, tillstyrker bifall till Utskottets förslag.

Herr Friherre Gripenstedt: Ehuru jag icke vill motsätta mig en återremiss af detta Betänkande, i fall Kammaren skulle anse ett uppskof behöfligt, så kan jag dock icke för min del finna något skäl för ett sådant uppskof. Jag delar fullkomligt den åsigt, som af Friherre Liljencrantz framställdes -- och jag tror att den siste värde talaren äfven var af samma tanke -- att, om beräkningen äfven slutligen skulle visa en sådan "embarras de richesses", att tillgångarne skulle öfverstiga de för handen varande behofven, i fall den förut vanliga bevillningen upptages till samma belopp som hittills, så finnes likväl intet hinder att så sker. Tvärtom anser jag det vara ganska lämpligt att nu icke göra någon rubbning i detta afseende, utan att hela denna summa utginge och användes för Riksgäldskontorets behof, som för den närvarande framtiden fordrar icke endast detta belopp utan äfven mera dertill. Således kan jag för min del icke understödja förslaget om återremiss.

Hvad sjelfva den af Bevillnings-Utskottet föreslagna siffran beträffar, så kan jag ännu mindre instämma uti någon nedsättning af densamma, ty jag anser det vara alldeles origtigt att lämpa denna beräkning efter de befintliga behofven. Beräkning är beräkning, och måste såsom sådan endast afse att finna sanningen, så vidt möjligt är; man måste derför vid dess uppgörande söka att förutse de förhållanden, som med någon sannolikhet kunna komma att inträffa, men framför allt skall man söka att följa erfarenhetens anvisning. Nu visar erfarenheten här, att från 1865 till 1866 en minskning i tullverkets bruttoinkomst egde rum till ett belopp af 785,000 riksdaler, och att från 1866 till 1867 en ytterligare minskning uppstod af 472,000 riksdaler; dessa minskningar voro dock ganska lätt förklarliga genom den betryckta ställning i de ekonomiska förhållandena, hvilken så väl hos oss som i andra länder egde rum vid denna tid. Men å andra sidan visar erfarenheten äfven, att efter ett sådant tillfälligt betryck, då en minskning i konsumtionsskatterna uppstått, stiga dessa vanligen snart tillbaka till sitt normala belopp, sedan bättre

konjunkturer inträdt. Jag vill såsom något särdeles upplysande i detta afseende erinra om förhållandet under och efter den stora penningekrisen åren 1857 och 1858. Tullinkomsterna, hvilkas nettobelopp år 1856 utgjorde 11,800,000 riksdaler, nedgingo då för år 1857 till 9,200,000 riksdaler, och minskades således på ett enda år med icke mindre än 2,600,000 riksdaler; och under det derpå följande året 1858, då verkningarne af föregående årets kris ännu qvarstodo, sjönko tullinkomsterna ytterligare ned till 6,652,000 riksdaler, så att en ny minskning af nära 2,600,000 riksdaler tillkom. Men efter detta år började tullinkomsterna åter att stiga, så att de år 1859 ökades med 2,740,000 riksdaler, och åren derpå ytterligare med flera millioner; med ett ord, de förhållanden, som man a priori hade kunnat förutse, visade sig vid detta tillfälle i verkligheten inträffa; och det synes mig ganska sannolikt att så kommer att ske äfven nu, samt att tullinkomsterna, efter den jemförelsevis obetydliga minskning, som egt rum under de tvänne sista åren, snart skola åter stiga till sin normala storlek, i följd hvaraf de redan nästa år torde komma att uppgå till kanske ett högre belopp än hvad Utskottet beräknat. Jag vill dock icke, för min del, föreslå någon ändring i den föreslagna siffran, utan har jag endast velat visa, att beräkningen icke bör antagas vara för hög, och att Kammaren derföre ganska lugnt bör kunna gilla Utskottets förslag.

Herr John Ericson: Vid beräkningen af de inkomster, som först under en kommande tid kunna ingå, anser jag det vara af vigt att icke göra sig skyldig till öfverdrifter, utan bör man söka att gå så försigtigt till väga som möjligt, och det är lika nödvändigt för det allmänna som för den enskilde att göra upp beräkningen så, att man icke kommer på balans; och då denna Riksdag nu befinner sig i det ledsamma förhållandet att nödgas diskutera Statens behof, under det att man laborerar med en betydlig statsbrist, så är det så mycket mera skäl att vara ytterst försigtig vid beräkningen af bevillningsinkomsterna för nästkommande år.

Hvad nu först tullmedlen beträffar, så har Utskottet beräknat dem till 13,500,000 riksdaler för år 1869, och om också detta belopp icke är synnerligen högre än hvad tullinkomsterna i medeltal utgjort under åren 1865, 1866 och 1867, så är det likväl nära *en million* riksdaler högre än det som förra året, eller 1867, inflöt i tullkassan. Tullmedlens större eller mindre belopp beror naturligtvis af allmänhetens förmåga att konsumera, och denna åter af skörden; 1867 var skörden icke gynnsam, och hurudan den blir för i år, det känna vi ännu icke; men hvad vi med säkerhet känna, der är att folket börjat vänja sig vid inskränkningar, och när man en gång väl kommit sig i farten dermed, så fortsätter man i allmänhet, till dess man hunnit reparera sina affärer. Det är således antagligt, att man kommer att göra en mängd inskränkningar i den privata ekonomien såväl detta som följande året, så att konsumtionen följaktligen icke ännu på en tid kommer att uppgå till sin fordnä storlek. Man har framhållit den omständigheten, att tulluppbörden under de nu gångna fyra första månaderna af innevarande år varit större än under motsvarande tid af förra året. men jag anser att denna omständighet har föga

betydelse, då man tager i betraktande, att sjöfarten varit öppen en månad tidigare än i fjor.

Vare emellertid huru som helst med tullmedlen, så tror jag dock, att det är ännu betänkligare med en annan af de inkomstposter, som Utskottet beräknat, nemligen bränvinsbränningsmedlen. Det lyckliga förhållandet har onekligen på sednare tider uppstått, att bränvinskonsumtionen allt mer och mer aftagit inom vårt land, och derhän sträfva vi ju, och vi kunna derföre glädja oss åt denna minskning i statsinkomsterna, äfven om det allmännas behof genom andra skatter måste fyllas. Dessutom har man på sednare åren börjat mer än förut konsumera konjak, hvaraf under år 1866 infördes mer än dubbelt mot föregående året; hvad som under år 1867 infördes af denna artikel känner jag icke så noga, ty Bevillnings-Utskottets förevarande Betänkande har kommit något hastigare under diskussion än jag väntade, så att jag icke hunnit förskaffa mig tillräckliga upplysningar i detta afseende, men det synes emellertid af Kommerskollegii berättelser, att smaken för konjak under den sednare tiden allt mer och mer tilltagit, och detta på bränvinskonsumtionens bekostnad.

Man säger, att bränvinskonsumtionen håller jemna steg med tillgången på arbetsförtjenst, emedan det hufvudsakligen är den arbetande klassen, som förtär denna vara; är det nu sannt hvad man här inom Kamraren vid alla tillfällen — vid fråga om anslag för jernvägsbyggnaderna och för flera andra företag — hört så många framställa, att arbetslösheten under år 1869 skulle komma att blifva mycket stor; är detta sannt, så följer ju deraf äfven, att bränvinsförbrukningen under 1869 icke blir så stor som under andra år; dock får jag med detsamma säga, att jag för min del icke är så fullt öfvertygad om denna förespeglade brist på arbete.

I alla händelser tror jag, att Utskottet tagit till siffran för bränvinsbränningsmedlen högre, än hvad vi med säkerhet kunna påräkna att den skall blifva.

Då jag likväl icke tilltror mig att föreslå den rigtiga siffran, vare sig för tullmedlen eller bränvinsbränningsmedlen, så förenar jag mig med de ärade Herrar, som föreslagit återremiss, på det Utskottet måtte taga i betraktande, om icke klokheten bjuder att göra en och annan nedsättning i de beräknade inkomstbeloppen.

Herr Stråle: Den värde talaren från Göteborg, hvilken i öfrigt ville godkänna Utskottets förslag, yttrade dock, att det var svårt att med någon visshet kunna se in i framtiden, och jag instämmer häruti så mycket mera, som, enligt min uppfattning, framtiden för år 1869 kommer att i väsentlig mån bero af 1868 års skörd; och då denna åter beror af en högre magt än Representationens, så är det för närvarande omöjligt att bestämma landets förmåga att konsumera under år 1869.

Likaledes instämmer jag med min ärade granne här till höger deruti, att man icke bör tumma sina beräkningar, utan endast söka att utfinna det sanna förhållandet; då man nu söker att göra upp beräkningarne för 1869, så *vet* man i sjelfva verket ingenting med visshet, utan man endast *tror*, och denna tro är beroende af olika personers olika sätt att se saker

och ting. Men det finnes en princip här vid lag, hvilken i alla afseenden är god att följa, den principen nemligen att beräkna sina inkomster *lågt*; det ligger ju intet äfventyr uti att få ett öfverskott, som man icke beräknat, men väl uti motsatsen, eller att beräkningarne slå fel, så att inkomsterna i verkligheten blifva mindre än man beräknat. Hade vi icke förut beräknat inkomsterna för högt, så hade vi sluppit ifrån mycket af det bryderi, hvori vi nu befinna oss.

Deremot kan jag icke dela samme min ärade grannes åsigt derutinnan, att den nuvarande betryckta ställningen endast vore tillfällig, och att efter någon tids förlopp allt skulle återtaga sin normala form. Han har såsom exempel åberopat 1857 års kris; men förhållandena äro nu så väsendtligt olika mot hvad de då voro, att någon riktig slutsats icke kan dragas af denna jemförelse. 1857 års kris träffade nästan uteslutande handelsverlden, och var dels en följd af de utländska förhållandena, dels äfven af våra affärsmäns egna svindlande förhållanden, men den berörde deremot ganska litet svenska folket i dess helhet. Den betryckta ställning, som då egde rum, kan således icke lämpligen jemföras med den, som nu råder, hvilken är utbredd öfver hela landet, och hvilken, efter min öfvertygelse, kommer att fortfara, ända till dess vi genom ett eller flera års goda skördar kunna åter hemta ny lifskraft.

Men då jag för min ringa del äfven sökt att finna det sanna eller sannolika i afseende på våra inkomster under år 1869, så har detta synt mig ligga ganska uppenbart i de förhållanden, som nu förete sig. Vi hafva af Kongl. Maj:ts nådiga Proposition sett, att tullverkets bruttoinkomst för 1867 nedgick från öfver 13,000,000 riksdaler till 12,742,817 riksdaler, oaktadt tullen å tobak och socker detta år, till följd af de gjorda förhöjningarne, uppgick till 4,900,000 riksdaler, eller 2,000,000 riksdaler mera än man hade beräknat. Likaledes se vi, att bränvinsbränningsmedlen förra året nedgingo från omkring 9,500,000 riksdaler till 7,900,000 riksdaler, oaktadt skatten höjdes med 70 öre per kanna. Dessa äro dock fakta, hvilkas vittnesbörd man icke kan jäfva. Det är dessutom ett tillfredsställande förhållande, att olika beräkningar blifvit framställda af olika Utskott; Stats-Utskottet har nemligen, såsom vi veta, beräknat tullinkomsterna för 1869 till endast 13,000,000 riksdaler, under det att Bevillnings-Utskottet beräknat dem till 13,500,000 riksdaler, och vidare har Stats-Utskottet beräknat bränvinsmedlen till 9,100,000 riksdaler, under det att Bevillnings-Utskottet beräknat dem till 7,800,000 riksdaler, i likhet med hvad Kongl. Maj:tt föreslagit. Man kan då verkligen sväfva i någon villrådighet om, hvilkendera beräkningen man skall lägga till grund för sitt omdöme, och det bästa torde vara att förkasta båda och endast hålla sig till erfarenheten.

Det synes mig således, som Bevillnings-Utskottet skulle hafva gjort rättast uti att föreslå den extra ordinarie bevillningens beräkning i rundt tal, efter hvad den visade sig uppgå till under år 1867; och för att ännu sätta Utskottet i tillfälle att så förfara, förenar jag mig med de föregående ärade talare, hvilka yrkat återremiss af Betänkandet.

Herr Björck: Det är kanske icke lämpligt att alltför mycket förlänga diskussionen om den nu föredragna punkten, och jag skall derföre

fatta mig så kort som möjligt, men jag kan icke underlåta att ännu en gång fästa uppmärksamheten på hvad jag sade, då jag förra gången hade ordet, eller att man vid afgörandet af dylika frågor som den nu föreslagna måste taga i betraktande de faktiska förhållandena och i dem söka sanningen. Gör man detta utan ensidighet, så finner man ock, att det nu är bättre att ställa beräkningen snarare något låg än för hög. En talare har sagt, att allmänna bevillingen bär beräknas till ett visst konstant belopp, och just därför är det skäl att nedsätta det nu föreslagna beloppet af tullmedlen. Om det visat sig praktiskt att alltid hafva en bestämd summa i allmän bevilling, så bör man undvika att äfventyra nödvändigheten af en nedsättning deri, helst det då erfordras ett särskildt beslut af Riksdagen att bereda jemkning i det öfverskott, som, om tullen fastställes till 13,500,000 riksdaler, skulle komma att yppas. Jag kan således icke inse annat, än att det är bäst att nedsätta den nu föreslagna summan till det belopp Stats-Utskottet beräknat.

Deremot torde det icke vara skäl att ingå i någon pröfning af de beräkningar en hvar framställt till grund för sin mening, ty dessa beräkningar kunna icke blifva annat än ytterst sväfvande såsom beroende af mångahanda faktorer, och ibland dem i främsta rummet landets konsumtionsförmåga, hvilken nu torde för en längre tid vara ganska reducerad, då det nuvarande betrycket säkerligen icke är så lätt öfvergående, som en ärad talare här nyss förmodat. Denna konsumtionsförmåga beror derjemte på den blifvande skörden och på åtskilliga förhållanden under året, som nu ingalunda kunna beräknas. Emellertid vill jag nu icke fortsätta mitt yrkande om nedsättning af beloppet, då denna mening här icke tyckes hafva tonen för sig, men jag anhåller att Betänkandet ändock måtte, på de grunder jag förut härför anfört, till Utskottet återförvisas.

Herr Rosenberg: Då jag icke kan finna, hvartill en återremiss skulle gagna, så kan jag icke biträda deras mening, som yrka härpå, och om vi besluta, att tullmedlen skola beräknas till 1,000,000 riksdaler mer eller mindre, så blir sjelfva inkomsten deraf alltid lika stor, oberoende af vårt beslut, men beroende på förhållanden som vi alldeles icke förmå förändra. Denna diskussion skulle kunna hafva haft nytta med sig, i fall den blifvit hållen vid början af riksdagen, ty då kunde den hafva lemnat godt stöd till nedsättning i anslagen, men nu då dessa allaredan äro beviljade och bestämda, och vi således icke vidare kunna råka i trestelse att på något sätt förändra dem, så kan jag icke inse hvartill en vidlyftig diskussion i detta ämne tjenar. Inkomsten, hvarom fråga är, blir, såsom jag redan nämnt, densamma, och endast i det fall att den skulle blifva alltför ringa, så måste man förhöja bevillingen eller låta vapenskatten fortfarande utgå, men jag tror att detta lyckligtvis icke skall behövas. Jag är nemligen af den tanken, att i en af inkomstartiklarne tullen skall växa ganska betydligt, nemligen tullen å inkommande bränvin och spritdrycker. Vi hafva föregående år haft klen skörd, utaf hvilken icke särdeles mycket kunnat till bränvin användas, och om, såsom antagligt är, allmänheten vill suppa lika mycket som förut, så måste importen af denna vara blifva ganska betydlig. Tullen på en kanna bränvin går upp till 1 riksdaler 30 öre, under det att tillverkningsafgiften endast är 70 öre, och då man vet att kou-

sumtionen af denna vara tyvärr är ganska betydlig, kan man ock föreställa sig, att den blifvande tullinkomsten deraf äfvenledes blir ganska hög, så att hvad landets konsumtionsförmåga aftagit på ett eller annat håll, torde den förökas på detta. Men, säger man, hvad skall man göra med öfverskottet, som säkerligen uppstår, i fall beräkningen af inkomsten sättes allt för låg? Jag svarar derpå att, antingen vi beräkna tullinkomsterna till t. ex. 11,000,000 riksdaler eller 13,000,000 riksdaler, så blir alltid inkomsten lika stor, och till följd deraf öfverskottet äfven lika stort, som, större eller mindre, i alla händelser väl kommer Statsverket till godo.

I anledning af hvad som blifvit sagdt om de under tjerde punkten upptagna bränningsbränningsmedlen, så är min åsigt den, att inkomsten af dessa beror helt och hållet på den skörd, hvarmed landet detta år kommer att hugnas. Det nu befintliga lagret af bränvin inom landet är så upprymdt, att det säkerligen kommer att löna sig bra att bränna bränvin, i fall grödan blir god och tillräcklig, och jag tviflar aldeles icke att många då skola slå sig på denna fabrikation. Blir deremot skörden klen, då torde icke heller i år bränvinsbränningen taga någon fart, då den alltid måste i mer eller mindre mån vara beroende på dennas beskaffenhet.

Jag för min del vill bifalla Betänkandet i det skick det nu finnes, i den fulla öfvertygelsen att någon förändring i beräkningen af dessa inkomstitlar icke är af behovet påkallad.

Herr Friherre Liljencrantz:

Herr Hedlund: Det utgör en bland landets friheters intressantaste företeelser, att till en viss grad sänkta tullatgifter gifva ökade statsinkomster, icke tvärtom. När jag dertill vid sednaste riksdag var af olika tanke med majoriteten i fråga om de då beslutade förhöjningarne i tullen å kaffe, socker och tobak, så vågade jag då ock påminna om ofvannämnda erfarenhet, att förhöjda tullsatsar icke ovilkorligen gifva förökade statsinkomster, och vi äro nu i tillfälle att se, att, oaktadt de beslutade förhöjningarne, den väntade effekten uteblifvit, och att omständigheterna bekräftat den erfarenhet, jag då tog mig friheten att åberopa. Huru tullinkomsterna för år 1869 rätteligen böra beräknas beror på en hypothes, uti uppställandet hvaraf åtskilliga faktorer ingå, såsom den blifvande skörden under såväl detta som nästkommande år m. m. Man bör dock i detta fall icke gå från hvad erfarenheten visat, utan låta dess vittnesbörd hafva sin fulla betydelse, likasom man icke heller bör anse ett mindre godt resultat för ett enda år vara så afskräckande, att man endast deretter bör ställa sina beräkningar.

Jag hyllar ingalunda den satsen, att det är bättre att ställa beräkningen af Statens inkomster för lågt än för högt. Staten är i detta fall helt olika med den enskilde, för hvilken det alltid är af nytta att lågt beräkna sina inkomster, för så vidt derutaf kan härledas behof af sparsamhet, jemte häraf härflytande goda följder i allmänhet, men om i *Statens* budget man beräknar inkomsterna alltför knappt och utgifterna alltför högt, så uppstå statsöfverskott, samlade genom folkets skattebidrag. En nyare statshushållning ogillar sådana öfverskott, vare sig de befinna sig i Riksbanken eller Riksgäldskontoret eller, såsom i forna tider, uti

S:t Eskils gemak, enär inga skatter äro mera fruktbarande än de som finnas i folkets egna fickor. Härigenom blir ock detta satt i stånd att tåla vid de ökade bidragen för en möjligen uppkommande statsbrist. Jag finner alltså ingen risk ligga deruti, att tullinkomsterna nu beräknas möjligen något högt, men deremot anser jag illa, om de beräknas så lågt, att en förhöjning i bevillingen derutaf måste följa.

En föregående talare har påpekat sannolikheten af en förökad brännvinsimport under nästkommande år samt en till följd deraf förökad tullinkomst, och då jag anser denna hans åsigt ganska väl grundad kan jag icke underlåta att i detta fall instämma med honom. På grund af hvad jag nu haft äran anföra yrkar jag bifall till ifrågavarande Betänkande.

Herr C. Ifvarsson: Det är visserligen sannt, att beräkningen af tullinkomsterna icke kan ske med någon fullkomlig säkerhet att träffa det belopp, som sedermera i verkligheten visar sig vara det rätta, utan att man till grund för denna beräkning måste lägga dels erfarenheten från föregående år, dels den förmåga af konsumtion, som kan hos landet förutsättas och påräknas. Nu är det klart att denna förmåga, till följd af ett dåligt år med klen skörd, är betydligt försvagad, och då den fattigare klassen af samhällsmedlemmarne nu måste mer än förut ålägga sig försakelser, och betydligt inskränka sin förbrukning af brännvin, kaffe, socker och tobak, så är det också fullt antagligt, att inkomsten af dessa de egentligen s. k. kassaartiklarne omöjligen kan blifva så stor, som den under föregående år varit. Detta förhållande tror jag Bevillnings-Utskottet icke nog fullständigt tagit i betraktande och af denna anledning kommit till en för hög beräkning af nu ifrågavarande inkomsttitel.

Visserligen vill jag medgifva, att, om ett större utländskt lån åter drages in i landet, tillgången på penningar derigenom blir större, och att till följd deraf konsumtionsförmågan hos den större allmänheten äfven till någon del förökas, men detta sker säkerligen dock icke i någon så betydlig grad, att det kan hafva någon egentlig inverkan på importens storlek och beskaffenhet. På grund häraf och på det att Bevillnings-Utskottet må lämpa sig efter för handen varande förhållanden, tror jag att en nedläggning i beräkningen är af behovet påkallad, och då man, för att erhålla ett jemnt bokföringssätt, icke behöfver höja den allmänna bevillingen ens med en bråkdel, blott dessa medel nu sänkas efter hvad sannolikheten visar vara erforderligt, så förenar jag mig med dem som yrka återremiss af Betänkandet.

Herr vice Talmannen Mannerskantz: Egentligen synes det vara blott Stats-Utskottets ledamöter, som påyrka återremiss af detta Betänkande, i afsigt att få beräkningssumman i första punkten nedsatt, enligt hvad den förste talaren upplyste. Detta synes mig vara så mycket mer anmärkningsvärdt, som Stats-Utskottet, i sitt Utlåtande N:o 88, erkänt en brist af 2,000,000 riksdaler och derutöver, och då nu dertill kommer att anslaget till jernvägsbyggnaden å nordvestra stambanan blifvit deretter förhöjdt med 800,000 riksdaler, och således en brist finnes att fylla af omkring 3,000,000 riksdaler, så kan jag icke finna annat, än att det på allvar måtte vara fråga om att föröka bevillingen i allmänhet.

Den som fortfarande vill hafva vapenskattnen kvarstående, den bör naturligtvis yrka nedsättning i beräkningen af nu föreliggande inkomstitlar, men om man nu upptager det lån på 18,000,000 riksdaler, som redan blifvit beslutadt, och man finner att derigenom Statens utgifter och inkomster kunna gå ihop, så kan jag icke finna någon rimlig orsak, hvarför man icke skulle vilja bifalla detta Betänkande. Nedsättes summan, så uppstår onekligen en brist, som måste fyllas med bevillning, och därför yrkar jag bifall till Betänkandet i det skick det nu finnes.

Herr Murén: Med synnerlig förundran har jag här hört framställas anmärkningar mot Bevillnings-Utskottets beräkning af tullmedlen, gående ut derpå att denna beräkning skulle vara alltför hög, då jag, enligt min åsigt, anser den vara så knappt tilltagen, som man möjligen någonsin kan begära. Och jag vet sannerligen icke hvarföre tulluppbörden år 1869 icke skulle kunna uppgå till 13,500,000 riksdaler, därför att den sistlidna år icke uppgått till fullt 13,000,000 riksdaler. Det är naturligt, att, då brist var i landet till följd af missväxt och dåliga konjunkturer i allmänhet, förbrukningen af kaffe och socker icke kunde vara så stor som under vanliga år, men förhållandet har nu väsentligen förbättrats, och om vi nu betänka att sannolikt en stor import af bränvin förestår, till statskassans synnerliga fördel, kan jag icke finna något rimligt skäl till den föreslagna nedsättningen. Införseltullen å bränvin utgör 1 riksdaler 20 öre per kanna och tillverkningskatten utgör endast 70 öre, och om god skörd inträffar, så kommer nog bränvin här att i stor skala tillverkas, men då intet lager från förra åren återstår, kan man säkerligen beräkna det behof, som måste införas, till omkring 1,000,000 kannor utöfver de kvantiteter, som här finnas. Beräknar man då tulluppbörden i allmänhet till 14,000,000 riksdaler, hvartill den sannolikt kommer att gå, så skulle åtminstone 1,000,000 riksdaler tillkomma för bränvinsinförseln, hvarigenom jag antager att tulluppbörden för nästa år kommer att uppgå till omkring 15,000,000 riksdaler. Åtminstone tror jag, att man med full visshet, och utan fara att misstaga sig, kan bestämma eller beräkna den till 14,000,000 riksdaler, hvartill ock Kongl. Maj:t ansett den böra beräknas. Ehuru jag, såsom jag nämnt, anser detta vara riktigtast, och gerna ville instämma i hvad Kongl. Maj:t i detta ämne föreslagit, anser jag dock, för att icke allt för mycket splittra meningarne, mig böra nu yrka bifall till Utskottets i Betänkandet i denna del framställda förslag.

Herr Hierta: För min del kan jag ej inse, hvartill återremiss skulle tjena, såsom åtskillige talare här påyrkat, men deremot sluter jag mig till dem, som anse att beräkningen af tullmedlen något bör nedsättas. Jag stöder denna min åsigt på samma grund som näst föregående talare, ehuru jag der vid lag kommer till ett helt och hållet motsatt resultat. Jag vill nemligen återropa den diskussion, som här fördes vid afgörandet af Stats-Utskottets Utlåtande N:o 88, då frågan förevar om upptagandet af ett lån på 18,000,000 riksdaler, och då den egentliga tvisten gällde huruvida lånesumman borde tagas högre eller lägre. De, som önskade ett lägre lånebelopp, anförde då, att de kommande åren skulle blifva bättre och medföra större statsinkomster än det nyss förgångna. Stats-Utskottet har

ändock beräknat tulluppbörden till endast 13,000,000 riksdaler, då Bevillnings-Utskottet upptagit den till 13,500,000 riksdaler, men om nu inkomsten skulle öfverstiga denna förstnämnda summa, så är ju deruti icke något ondt, då, såsom Friherre Liljencrantz ganska riktigt påpekade, brist ändock finnes i Riksgäldskontoret, och öfverskottet således der alltid kan användas.

Då inkomsten af bränvinsbränningsafgiften under åren 1864—1866 i medeltal icke utgjort mer än något öfver 9,440,000 riksdaler, och under sistlidna år icke uppgått till stort mer än 7,900,000 riksdaler, så tyckes den vara ganska högt beräknad af Utskottet, då den för år 1869 blifvit antagen att utgå med 9,800,000 riksdaler. Jag har dessutom af flere ledamöter af Kammaren från landsorten med glädje förnummit, att superiet är i ett jemnt tillbakagående, och med en stigande moralitet kan man våga hoppas, eller befara, (hvilket man vill, beror på tycke och smak), att inkomsten af bränvinsbränningen småningom skall alltmer aftaga. Såsom jag redan flera gånger förut haft äran tillkännagifva, är jag fallen för användande af det direkta beskattningssättet, och då nu, sedan sockerproduktionen inom landet ökat, fara värdt är att icke något öfverskott kan blifva på tullbevillningen, äfven om den beräknas till 13,000,000 riksdaler, som jag önskar, så vore ju ej så farligt, om man kunde infria löftet att påtänka detta beskattningssätt för att ersätta den brist som i statskassan möjligen snart låter sig förspörja, i fall det af Utskottet framlagda förslaget nu af Kammaren godkännes.

Herr Statsrådet, Friherre af Ugglas: I Kongl. Maj:ts nådiga Proposition var tullinkomsten för år 1869 beräknad till 14,000,000 riksdaler: den har af Bevillnings-Utskottet blifvit antagen att utgå med 13,500,000 riksdaler, samt är nu under diskussionen föreslagen att beräknas till 13,000,000 riksdaler. Ehuru det alltid blir svårt att göra dylika beräkningar, så att de blifva fullt tillförlitliga, så tror jag dock att den säkraste grunden härför är erfarenheten från föregående år, och då denna utvisar, att tullmedlen, i medeltal för de 3 sista åren, utgått med något öfver 13,300,000 riksdaler, samt man bör kunna vänta någon förhöjning i tullinkomst genom de förhöjningar i tullafgifter, som vid sistlidne riksdag beslutades, så vågar jag påstå, att Kongl. Maj:ts beräkning i detta fall torde närmast träffa det rätta. Jag vill dock icke motsätta mig antagande af Utskottets förslag, då missväxt och andra missgynnande omständigheter möjligen skulle kunna föranleda någon tryckning på importen, och det alltid blir en fördel att beräkna denna inkomst snarare för lågt än för högt. Af denna anledning vill jag ingå på Utskottets beräkning af tullmedlen till 13,500,000 riksdaler, men deremot anser jag icke skäl vara för handen att nedsätta denna ännu lägre, såsom här af flere talare blifvit påyrkad.

Öfverläggningen förklarades vara slutad. Enligt de derunder gjorda yrkanden framställde Herr Talmannen proposition dels på bifall till Utskottets hemställan, dels på punktens återförvisande till Utskottet och dels på en till 13,000,000 riksdaler nedsatt beräkning af tullmedlen, samt förklarade sig finna den första af dessa propositioner besvarad med öfvervägande

ja. Då emellertid omröstning begärdes, blef, efter fattadt beslut att återremiss skulle uppställas såsom kontraposition, nu uppsatt, justerad och anslagen följande voteringsproposition:

Den, som bifaller hvad Bevillnings-Utskottet, i första punkten af dess Betänkande N:o 19, hemställt angående beräkningen af inkomsten utaf tullmedlen,

röstas ja;

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, är den ifrågavarande punkten till Utskottet återförvisad.

Voteringsmedlarna visade 113 ja och 28 nej; och hade Kammaren alltså fattat sitt beslut i öfverensstämmelse med Utskottets förslag.

Punkten 2. Postmedlen.

Ordet lemnades åt

Herr Statsrådet, Friherre af Ugglas, som yttrade: Den beräkning af postmedlen, som Bevillnings-Utskottet i denna punkt framlagt, anser jag visserligen så till vida riktig, som ett belopp af 2,300,000 riksdaler närmast motsvarar hvad som kan antagas af dessa medel ingå, men jag anhåller att få fästa Kammarens uppmärksamhet på en omständighet, som torde böra föranleda någon jemkning i denna summa. Stats-Utskottet har nemligen beräknat postverkets utgifter till ett belopp af 2,250,000 riksdaler, hvarjemte Riksdagen beslutat, att öfverskottet af postverkets inkomster får användas till verkets utveckling och förkofran, hvadan således hela denna inkomstitel, huru den än beräknas, kan anses redan vara de facto anvisad. I fall postmedlen nu beräknas till 2,300,000 riksdaler och utgifterna till endast 2,250,000 riksdaler, uppkommer i Staten en behållning, som dock redan är tagen i beräkning för att på visst sätt användas. Derföre synes det mig vara nödvändigt, antingen att utgiftsposten af Stats-Utskottet förändras till 2,300,000 riksdaler, eller ock att inkomstposten bör nedsättas till 2,250,000 riksdaler. Jag tager mig friheten hemställa, det någon af Stats-Utskottets ledamöter ville lemna upplysning huru Utskottet ansett denna beräkning slutligen böra utfalla. För min del anser jag det enklaste vara att bestämma inkomstsumman till 2,250,000 riksdaler, såsom redan förut i afseende å utgiftssumman blifvit af Stats-Utskottet antaget.

Vidare anförde:

Herr Björck: Förhållandet är alldeles sådant, som Herr Finansministern behagat uppgifva. I Betänkandet rörande sjunde hufvudtiteln har Stats-Utskottet tillkännagifvit, att Utskottet framdeles komme att i särskildt Betänkande framlägga den beräkning, som för postverket behöfdes. Genom en egen fillfällighet har detta hittills icke blifvit gjordt, ehuru det står i närmaste sammanhang med postverkets reglering. Emellertid står

det för Riksdagen öppet att nu genast fixera beloppet, och då jag anser Herr Finansministerns förslag fullt lämpligt, yrkar jag att beräkningen af postmedlen måtte nedsättas från 2,300,000 riksdaler till 2,250,000 riksdaler riksmünt.

Herr Friherre Gripenstedt: På grund af den upplysning Herr Statsrådet och Chefen för Finansdepartementet behagat lemna, är det en klar sak, att inkomst- och utgiftsstaterna böra vara någorlunda lika till beloppen, och då den enklaste utvägen att komma till detta resultat synes vara att, enligt hans förslag, nedsätta beräkningen af postmedlen för år 1869 till 2,250,000 riksdaler, så instämmer jag helt och hållet uti detta yrkande.

Herr Friherre Alströmer: Äfven jag anhåller att få instämna uti det framställda förslaget att beräkna postmedlen till endast 2,250,000 riksdaler. Jag ber att få upplysa, att Bevillings-Utskottet, under den förutsättning att Stats-Utskottet skulle höja summan till det af Kongl. Maj:t beräknade beloppet, 2,300,000 riksdaler, bestämde sig för samma belopp, men då så nu icke skett, så förenar jag mig med de tvänne föregående talarne om beräkningens nedsättande till 2,250,000 riksdaler.

Öfverläggningen var slutad. Kammaren beslöt, i öfverensstämmelse med hvad yrkadt blifvit, att den af Utskottet i denna punkt beräknade inkomst skulle nedsättas till 2,250,000 riksdaler.

Punkten 3. Stämpelpappersmedlen.

Utskottets beräkning af den under nämnda rubrik upptagna inkomstsumma blef af Kammaren godkänd.

Punkten 4. Bränvinsbränningsmedlen.

Beräkningen af de i denna punkt upptagna inkomstmedel godkändes.

§ 4.

Företogs till förnyad behandling Stats-Utskottets Utlåtande N:o 91, i anledning af Kongl. Maj:ts nädiga Proposition med förslag till utgiftsstaten vid Statens jernvägstrafik för år 1869.

Utlåtandet föredrogs punktvis, och förekommo då först i ett sammanhang (under litt. a):

Punkterna 1—2.

Ordet begärdes härvid af

Herr Murén: Till en början vill jag gifva till känna, det jag kommer att yrka afslag å denna punkt, och för att visa grunden till denna min åsigt, anhåller jag att till granskning få upptaga åtskilligt

af hvad Utskottet i sina premisser yttrat. Sålunda säger Utskottet: "Då emellertid jernvägsbyggnaderna numera bedrivnas i en vida mindre skala än tillföre, och den åsigt synes alltmera göra sig gällande att för dessa arbetens fortsättande icke må användas högre belopp än som motsvaras af nettoinkomsten af trafiken å Statens stambanor, torde böra tillses, att kostnaderna för förvaltningen i samma mån inskränkas, så att de icke blifva större, än behofvet kräver"; och vidare yttrar Utskottet: "under förutsättning af Riksdagens bifall till de åsikter rörande jernvägsarbetenas begränsade fortsättande, Utskottet i sitt Betänkande, N:o 85, angående anslag för dessa arbeten uttalat, anser sig Utskottet derföre böra ifrågasätta, huruvida icke administrationen öfver jernvägsbyggnaderna skulle kunna öfverlätas till Styrelsen för Statens jernvägstrafik och förläggas till den afdelning inom denna, som, enligt Kongl. Maj:ts Proposition skulle besörja utförandet af nya byggnader och anläggningar."

Jag må bekänna, att jag anser en dylik förutsättning i främsta rummet opraktisk och i andra rummet högst skadlig och farlig. Opraktisk, derföre att det icke står i ena Riksdagens magt att bestämma hvad en följande Riksdag må bevilja i anslag, och äfven om det skulle antagas såsom en norm eller regel, att jernvägar icke skulle byggas för högre belopp än som motsvaras af nettoinkomsten af trafiken, så skulle dessa arbeten kunna blifva ganska ojemnt fördelade, då denna inkomst kan blifva ganska vexlande. Öferskottet å trafikinkomsten går nu till omkring 2,500,000 riksdaler om året, men så snart de vägstycken, hvarpå nu arbetas, d. v. s. sammanbindningsbanan genom Stockholm och nordvestra stambanan till Norge, hinna blifva färdiga, är det ingalunda osannolikt, att nettoinkomsten af trafikmedlen snart stiger upp till 5,000,000 riksdaler om året. Såldeles skulle ena året byggas jernvägar för 2,500,000 riksdaler och det andra året för 5,000,000 riksdaler, och en sådan ojemnhet i fördelningen kan aldrig vara fördelaktig för det hela. Den maxim, man således synes vilja antaga, håller icke streck och är skadlig i flera hänseenden. Den skulle hvila såsom ett hot mot den enskilde, hvilken kunde ega böjelse att inlåta sig i något jernvägsföretag, som blott genom den enskilda företagsamheten kunde komma till stånd. Antingen bör väl Staten fullborda alla de jernvägslinier, som redan blifvit beslutade att utföras såsom stambanor för Statens räkning, eller ock bör Staten bestämdt förklara, att den ämnar sluta med byggandet af stambanor, sedan den nordvestra banan blifvit färdigbyggd.

Jag vill med ett exempel söka visa huru jag tänkt mig ett dylikt förhållande. För fortsättande af jernvägen norr ut från Upsala äro icke mindre än fem särskilda sträckningar föreslagna, ätvensom en sjetta, i fall det skulle blifva fråga om tvänne jernvägar norrut från Stockholm. Ett par af dessa linier äro ej synnerligen kostsamma att bygga, men en tredje blir visserligen några millioner riksdaler dyrare i anläggningskostnad, men är också sannolikt den bästa och fördelaktigaste. Den kortaste är deremot icke särdeles hoppgifvande. Visste man nu, att Staten icke vidare tänkte på att bygga någon jernbana norrut, så skulle ofelbart den enskilda industrien företaga byggandet af den fördelaktigaste fastän dyraste bansträckningen norrut, men i ovisshet huru Staten beslutar, och huru

mycket den kan använda för sina jernvägsbyggnader det ena året mot det andra, vågar icke den enskilde inlåta sig i någon täflan med Staten, ty ett enskildt bolag måste i hvilket fall som helst, vid en dylik täflan, duka under. Bygger det enskilda bolaget den billigare banan, så byggde Staten kanske den dyrare men indräktigare, och då vore bolagets undergång ännu mer gifven.

Häraf ser man, att det är opraktiskt att bygga jernvägarne utan förut bestämdt system, och äfven den synpunkten, att jernvägarne böra byggas för öfverskottet af trafikinkomsten, är likaledes skef och opraktisk, ty med detta öfverskott böra annuiteterna för de upptagna jernvägslånen betalas, men icke några nya jernvägar byggas. Eller tror man väl att det är möjligt att utpressa dessa annuiteter af folket, sedan man sett att jernvägarne bära sig? Jag tror det icke; lika litet tror jag att framtiden skulle vara belåten med att mottaga jernvägarne af en utfattig befolkning. Bättre är då att en välmående befolkning finnes, om ock någon skuld för jernvägsanläggningarne återstode för dem att betala, ty den riksdaler, som finnes kvar i folkets fickor, den förökar sig nog, under det att den, som utpressas i skatter, merändels spårlöst försvinner. Jag tror derföre, att denna maxim, att jernvägarne böra byggas för öfverskottet af trafikinkomsten, icke kan bibehålla sig eller på längd försvaras, utan att den tillkommit genom ett misstag.

Man har sett jernvägarne mer ur provinsiel synpunkt än ur Statens, men man bör dock komma ihåg, att Staten är den som verkligen drager och bör draga den största fördelen af desamma. Man har ansett dem för ett nödvändigt ondt, och provinsens intresse må visserligen vederbörligen afses vid deras anläggande, men endast i andra rummet, då Statens fördel deremot alltid bör komma i det första. Staten, såsom en klok egendomsegare, bör förvalta dessa sina tillhörigheter, så att de gifva en god inkomst, och ställer man sig på denna ståndpunkt, så tror jag, att man måste medgifva att Staten skall och bör bygga jernvägarne i vårt land. Om de provinsiela intressena i denna del förut väl mycket gjort sig gällande, hvilket väl svårigen lärer kunna förnekas af den, som tager närmare kännedom af historien om våra jernvägars tillkomst, isynnerhet under sistförflutna decenniet, så tror jag dock att man numera icke behöfver befara något sådant. De södra och vestra delarne af vårt land, som alltid varit talrikast och bäst representerade vid våra riksdagar, hafva redan fått de jernvägar färdigbyggda, hvilka de åstundat och skäligen kunnat begära, så att nu hafva dessa provinser icke vidare någon orsak att kasta sig in i några tvister härom. Snart får äfven Wermland den statsbana färdig, som, dragen genom dess vidsträckta områden, kommer att på samma gång förena oss med brödrafolket och inom provinsen sprida sin allt lifgifvande kraft i industrielt hänseende. För närvarande återstå alltså icke mer än tvänne provinser, som ännu icke fått några af Staten byggda jernvägar, nemligen det mäktiga och rika Östergötland och det fattiga Norrland, som, sorgligt nog, kanske är den svagast representerade delen af vårt land, och derföre ock minst förstått att tillgodogöra sig Statens uppoffringar i och för jernvägarne byggande. Äfven om man nu ock skulle kunna förutsätta, att Norrländingarne finge understöd af representerne från Östergötland vid deras berättigade fordran på jernvägens

dragande norrut, så är jag dock öfvertygad derom, att Riksdagen aldrig behöfver befara att numera blifva öfverröstad af de provinsiela intressena, såsom fordom skett, och därför lärer väl icke heller hädanefter uppstå någon risk för Staten att få de återstående stambanorna förlagda i den riktning som för Statens intresse är den bästa och mest fördelaktiga.

Att nu hos Kongl. Maj:t anhålla om indragning af Jernvägsbyggnadsstyrelsen eller dess sammanförande med Styrelsen öfver jernvägstrafiken till en enda styrelse för Statens jernvägar skulle enligt min åsigt utvisa den, snart sagdt, mest barnsliga omkastning af Representationens åsichter, då det icke är särdeles länge sedan dessa båda styrelser åtskiljdes just på begäran af Rikets Ständer, som derigenom trodde sig kunna bereda sparsamhet och skyndsamhet vid utförandet af Statens jernbanor. Mången ansåg då denna åtgärd ganska menlig, men då Regeringen gifvit efter för Representationens påtryckning i detta fall, så vore väl det ganska oklokt att nu åter vexla om formerna för denna styrelses verksamhet. Om nu den af Utskottet föreslagna åtgärden af Kammaren gillas och af Kongl. Maj:t utföres, så vet jag sannerligen icke hvem som sedermera skall taga hand om byggandet af våra återstående jernvägar. Inom Trafikstyrelsen finnes väl ingen, som man kan anförtro ett dylikt uppdrag, och ej heller är väl chefen för Trafikstyrelsen dertill lämplig, då han i detta afseende icke kan hafva någon erfarenhet. Jag tror således för min del, att Kongl. Maj:t omöjligen kan fästa afseende vid en dylik framställning af Riksdagen, äfven om densamma af Representationen beslutas.

Man har talat om att göra Jernvägsbyggnadsstyrelsen till en underafdelning under Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, men äfven detta anser jag vara ganska opraktiskt, ty denna styrelse är förut ganska öfverhopad med göromål, i fall man tager i betraktande den ringa personal, hvarutaf den består, och om jernvägarnes byggande nu skulle föröka deras göromål, så måste nödvändigt bildas en ny afdelning af styrelsen, och denna skulle säkerligen icke blifva billigare än den nuvarande Byggnadsstyrelsen, utan att ändock ega dennas vana och nu förvärfvade skicklighet i dessa arbetens utförande.

Jag önskar därför, att Jernvägsbyggnadsstyrelsen måtte få fortfara att leda våra jernvägsbyggnadsarbeten, så länge en vägbit ännu finnes att bygga på Statens bekostnad, men vill man dermed sluta, då må äfven denna styrelse dragas in, ty då måste äfven i och med detsamma dess verksamhet upphöra. Jag gör detta yrkande så väl i trygghetens intresse, som ur synpunkten af sparsamhet med allmänna medel, ty denna styrelse eger nu fullkomlig kännedom om bästa sättet att bygga våra jernvägar, och kan derigenom åstadkomma besparingar, dem ingen ny styrelse skulle kunna göra i lika grad. Såsom jag redan haft äran anföra tror jag, att Staten vidare bör fortsätta byggandet af jernvägar, ty om de återstående sträckningarne läggas der de böra läggas, så komma dessa banor utan tvifvel att blifva ganska indrägtiga, genom en i stor skala utvidgad trafik, och af denna anledning tror jag, att man bör betänka sig tvänne gånger, innan man afskedar Jernvägsstyrelsen.

På grund af hvad jag nu anfört yrkar jag afslag å denna punkt i Utlatandet och bifall till Kongl. Maj:ts Proposition i ämnet.

Herr Key: Sedan jag förlidet år väckte motion i ämnet, har onekligen opinionen vändt sig mer och mer till förmån för nödiga reformer i vår jernvägsadministration, och häri ser jag ett godt förebud till det resultat, jag velat framkalla. Ehuru hvarje god sak talar för sig sjelf, skulle jag önska, att den nu ifrågavarande erhöle en kraftigare tolk, en bättre försvarare inom denna Kammare än jag, men vill emellertid så godt jag förmår söka att bjuda skäl. Mine Herrar! Vill man riktigt se huru snabbvuxen en byråkatiens planta är, så bör man genomläsa Kongl. Maj:ts Proposition med förslag till utgifts-stater vid Statens jernvägstrafik för 1869, och vill man pröfva af huru segt trädslag denna växt är, så bör man studera Stats-Utskottets förevarande Utlåtande. Detta oakadt var det endast med åtskilliga modifikationer och med blott en röst i pluralitet som reformvännerna inom Utskottet lyckades vinna det jemförelsevis obetydliga resultat som föreligger i Betänkandet. Detta Stats-Utskottets förslag afser blott i viss mån, och såsom ett alternativ, sammanslagning af Byggnads- och Trafikstyrelserna samt indragning af distrikt-chefsplatserna. Jag tror, att man både kan och bör gå vida längre.

Hvad nu först beträffar den ifrågasatta sammanslagningen af de båda styrelserna, torde det vara alldeles påtagligt att, om man verkligen vill åstadkomma hushållning i stort, en sådan sammanslagning bör ega rum. Ett helt annat förhållande var för handen, då Rikets Ständer hos Regeringen begärde att dessa styrelser måtte åtskiljas, ty då förestod byggande af icke mindre än fem olika banor på en gång, nemligen Upsalabanen, sammanbindningsbanan, Norrköpingsbanan, Laxå—Christinehamnsbanan, Arvika—Norska gränsen, förutom fortsättningen af södra stambanan, hvilka alla, hvar för sig, bedretvos, åtminstone tidtals, med större arbetsstyrka än den som nu vanligen användes å nordvestra stambanan. Då derjemte med temlig säkerhet kan antagas, att jernvägsbyggnadsarbetet äfven hädanefter kommer att fortgå i vida mindre skala än förut, anser jag det vara en alltför stor statslyx att för dessa mindre arbeten hålla en särskild styrelse. Den hänger nu på våra jernvägsbyggnader som en alltför vidlyftig rock på en person som gått genom Bantings-kuren. Enligt uppgift från Byggnadsstyrelsens kammarkontor utgjorde kostnaden för styrelsen:

År 1863	59,747: 57.
„ 1864	60,063: 96.
„ 1865	66,476: 46.
„ 1866	68,033: 49.

Jag har emellertid gjort utdrag ur Byggnadsstyrelsens räkenskaper och dessa utvisa ett ännu högre resultat. Jag vill alldeles icke bestrida, att ju ej de nyssnämnda siffrorna ur styrelsens synpunkt kunna vara rigtiga, men ur hvarje annan synpunkt deremot vet jag icke med hvad rätt från utgiftsstaten dragits åtskilliga diverse utgifter, arfvoden, provisioner, hvilket allt för hvarje år uppgått till betydliga belopp och direkt öfverförts till jernbanornas anläggningskostnad, ehuru dessa utgifter, åtminstone delvis, rätteligen borde hänföras under utgiftsstaten för styrelsen sjelf. Tillägger man dessa belopp, så uppgår kostnaden för Byggnadsstyrelsen:

år 1863 till	68,876: 14.
„ 1864 „	82,851: 70.

år 1865 till 101,755: 38.
 „ 1866 „ 95,283: 71.

Nu kan med skäl frågas, om det är rimligt att hålla en så dyr styrelse för att bygga jernvägar för omkring 3,000,000 riksdaler årligen, samt om det icke i stället låte sig göra att bygga genom en byrå under Trafikstyrelsen, helst man vet att denna sednare alla år också bygger icke obetydligt; under tiden från Januari till Oktober månader förlidet år byggde den för 600,000 riksdaler. Jag vågar tro, att, om den nya organisationen af Trafikstyrelsen kommer till stånd, öfverdirektören för banafdelningen kunde sköta Styrelsen för jernvägsbyggnaderna, och att, i den mån sådant behöfdes, ingenjörer kunde för tillfället antagas, hvilka sedermera, då de befunnos öfverflödige, borde förafskedas. Så sker äfven för närvarande; biträdande ingenjörer antagas blott på månad, om jag icke misstager mig, och detta sätt att gå till väga är ju ganska ändamålsenligt. Utom de besparingar, som genom sammanslagning af de båda styrelserna så att säga ligga i öppen dag, som man ser, och som bestå i en mängd tjänster, hvilka nu genom jernvägsadministrationens tvådelning behöfvas i duplett, t. ex. ritare, arkitekter, kanslitjenstemän, m. m., finnas ofantligt många andra kostnader, som man icke ser. Dessa bero af de slitningar, som äro en följd af de båda embetsverkens sidoordnade ställningar till hvarandra. Allteftersom Byggnadsstyrelsen aflemnat de nya handelarne till Trafikstyrelsen, har denna sednare sett sig nödsakad att icke blott i mån af den ökade trafiken utvidga stationerna, utan äfven att rifva ned väggar och omreda en mängd byggnader till vinnande af mera ändamålsenlighet, hvilka dock af Byggnadsstyrelsen ofta nyss förut blifvit öfverlemnade såsom fullt färdiga. Flera hundra tusen riksdaler, det är min öfvertygelse, hafva på detta sätt gått förlorade, och hvarföre — om icke af den orsaken att dessa båda styrelser, med samma höga värdighet, funnit sig, antagligen af denna, förhindrade att i förväg rådfråga och meddela sig med hvarandra? Ett annat exempel ber jag att få anföra. Trafikstyrelsen eger en hel mängd tjenstemän i Göteborg; man skulle väl derföre kunna tycka, att någon af dessa kunde utan särskild betalning emottaga de materialier, som af Byggnadsstyrelsen rekvireras från England, lika väl som de nu emottaga dem som Trafikstyrelsen derifrån inköper? Så har likväl icke varit förhållandet, utan Byggnadsstyrelsen har hållit en särskild kommissionär i Göteborg, som år 1866 i arfvode uppbar 1,246 riksdaler 9 öre. Detta kan visserligen sägas vara obetydligt, men det är likväl ett prof på de faux frais som delningen af jernvägsadministrationen i tvänne i sig innebär.

Då emellertid nu trafiken årligen ökas och blifver hufvudsak, under det att byggnadsarbetet — hvilka åsigter om ett fortsatt jernvägsbyggande man än må ega — måste erkännas mer och mer blifva en bisak, torde det också alltmer finnas lämpligt och förenligt med god hushållning att Byggnadsstyrelsen blott blifver en afdelning under Trafikstyrelsen, hvilken i alla fall, i utläggning af dubbla spår, nedläggande af nya rails, byggande af nya stationshus, reparationer m. m. år ifrån år, och allteftersom jernvägsnätet förlänges med det ena tiotalet mil jernväg efter det andra, ser sina byggnadsbestyr ökade. Kan den bygga det ena, torde den äfven kunna

bygga det andra, under förutsättning likväl att banafdelningen fortfarande erhåller, hvad som icke bör blifva svårt, med de stora förmågor vi i detta fall lyckligtvis ega, en fullt lämplig chef. Emot förslaget att förlägga Byggnadsstyrelsen på arbetslinien har styrelsen i sitt underdåniga utlåtande till Kongl. Maj:t, och som omförmåles i Kongl. Propositionen N:o 12, hvaruti styrelsen jemväl erkänt, att kostnaden för densamma kunde, med byggande för 3,000,000 riksdaler om året, inskränkas till 50,000 riksdaler, och, om den förlades ut på arbetslinien, minskas till 35,000 riksdaler, anført, såsom mig synes, nöjaktiga skäl, såsom att densamma skulle blifva för långt aflägsen från hufvudstaden samt att derigenom meddelandet emellan styrelsen å ena samt Civildepartementet och Riksdagen å den andra sidan skulle blifva försvåradt m. m. Det mses lätteligen, att det icke kan vara lämpligt att hafva en slik ambulatorisk styrelse med kansliet på kärnan, utan torde den nödvändigt böra hafva en fast punkt och således förblifva i Stockholm. Men deremot kan Byggnadsstyrelsen, på sätt jag redan antydtt, alltförväl göras till en byrå under Trafikstyrelsen. Jag vågar derföre föreslå, att första punkten af momentet a) måtte erhålla följande förändrade lydelse: "Att Riksdagen måtte i underdånighet anhålla, det Kongl. Maj:t, med framläggande af ny utgiftsstat, ville taga i nådigt öfvervägande: 1:o huruvida icke Styrelserna öfver Statens jernvägsbyggnader och jernvägstrafik kunna sammanföras till en enda Styrelse för Statens jernvägar."

Hvad åter andra punkten i förevarande moment angår, så har jag ock några påminnelser att göra. Man har mycket talat om nödvändigheten af dessa intendenters eller distriktchefer, och sökt anföra mera eller mindre giltiga skäl för deras bibehållande. Men om man riktigt reflekterar till Trafikstyrelsens underdåniga utlåtande till Kongl. Maj:t, så kan man tydligen läsa mellan raderna, att Trafikstyrelsen själf verkligen icke håller särdeles mycket på dem. Det heter nemligen å pag 17 i utlåtandet: "Af en sådan centralstyrelsens förändring följer likväl, att de nuvarande intendentbefattningarne måste erhålla en i viss mån förändrad betydelse så väl i förhållande till styrelsen som till distriktförvaltningen, ty i och med detsamma hvarje förvaltningsgren erhåller sin ständiga föredragande och chef inom styrelsen, blir det dels icke längre behöfligt att, annat än undantagsvis, till öfverläggningar inom styrelsen inkalla intendent, i följd hvaraf dennes egenskap af ledamot kan upphöra, dels kommer det på hvarje afdelningschef inom styrelsen öfverflyttas en del af det ansvar för afdelingens verksamhet, hvilket för närvarande ensamt åligger intendenten till följd af dennes skyldighet att besluta öfver hvarje förslag som af underlydande afdelningsföreståndare å distriktet framställes."

Man kan nemligen icke med skäl hos en person fordra en så fullständig kännedom i samtliga afdelningarnes alla ärenden, som hos den hvilken uteslutande egnar sin tid och studier åt en afdelnings verksamhet, och den skola, nuvarande intendenters varit i tillfälle genomgå innan vården om distriktförvaltningarne dem anförtröddes, står i allmänhet icke längre den till buds, som hädanefter inträder i Statens jernvägstrafiks tjeinst."

Vidare tillägger styrelsen: "Häraf följer, att, äfven om det i princip vore fördelaktigare att såsom hittills hos en och samma person, intendenten, söka all den sakkunskap förenad, som för linieförvaltningen är nödig, i stället för att på flera personer fördela arbete och studier för samma ändamål, skulle det likväl hädanefter blifva snart sagdt omöjligt att finna personer, som i *alla* grenar af linieförvaltningen vore i besittning af tillbörlig öfverlägsenhet. Enligt styrelsens förmenande måste således en del af det ansvar, som hittills ålegat intendenten, öfverflyttas på vederbörande afdelningschefer inom styrelsen."

Således medgifver Trafikstyrelsen sjelf, att desse distriktchefer skulle blifva i viss mån öfverflödige. Det är väl, att man kommit till insigt om att den gamla anordningen med intendenten icke varit den rätta, och att man svårigen kan fordra att samma person skall hafva alla de egenskaper förenade, som hvar för sig fordras hos en industriidkare, en mekaniker eller en byggmästare. Det förslag, som innefattas i utlåtandet, synes därför mera lämpligt, och är dessutom fotadt på den erfarenhet i fråga om jernvägstrafiks-förhållanden, som funnits i Frankrike, England, Belgien med flera länder, samt afser att hvar och en af de tre afdelningarne, utom den måhända behöfliga kansli- och byrå-afdelningen, nemligen ban-, maskin- samt trafikafdelningarne, skola hafva hvar sin särskilde chef, som i sina händer omfattar alla till afdelningen hörande detaljer inom de olika distrikten. Rigtigheten af denna anordning har Trafikstyrelsen erkänt och i öfverensstämmelse dermed föreslagit inrättandet af tre öfverdirektörsbefattningar, af hvilka dock den ena tillsvidare skulle förestå både ban- och maskinafdelningarne.

Det förefaller så mycket mera anmärkningsvärdt, att styrelsen, tvärt emot den nyssnämnda principen, och liksom en sprängkil uti ett öfrigt homogent förslag, inskjutit sina så kallade distriktchefer och förordat samma tjänsters bibehållande, med blott den förändring att dessa tjänstemän i stället för intendenten benämnas distriktchefer, dervid tulldistriktcheferne vid tullverket tyckas hafva föresväfvat styrelsen såsom mönster. Får man döma af de göromål, som styrelsen tänkt uppdraga åt desse distriktchefer (pag. 33), är en del af dessa just sådant som måste utgå från styrelsen sjelf, så vida nödig enhet och sammanhållning skall bibehållas, och därför också ganska riktigt är föreslaget att tillhöra öfverdirektörsbefattningen, t. ex inspektionsresor ute på linierna (pag. 18), samt det öfriga af dessa göromål af beskaffenhet att tillhöra tjänstemännen vid de olika afdelningarne inom hvarje distrikt, och hvartill de äfven blifvit i styrelsens förslag ålagda. Trafikstyrelsen sjelf, som sagdt är, tyckes icke särdeles varmt förfäktat desse tjänstemäns outhärlighet; men deremot synes den af Kongl. Maj:t tillsatta komitéen för granskning af den föreslagna omorganisationen af sagda styrelse ansett dem mera behöflige. Men då komitéen (pag. 70, 71) föreställer sig, att "kontrollen" öfver penningremisser och utbetalningar skulle "närmast tillkomma bemälda chefer", synes den hafva förbisett, att desse chefer för de vidlyftiga distrikten sällan skulle komma i tillfälle att granska de många räkningarne från de olika afdelningarne, förrän de blifvit liqviderade, äfvensom att af samma skäl, eller undvikande af en onödig tidsutdrägt, utanordningarne antagligen fortfa-

rande komme att ske genom ban-, maskin- och trafikdirektörerna, som requirera ut penningarne hos kassörerna och äfvenledes attestera dem. "Uppsigten öfver värden och hushållningen med de till alla afdelningarna hörande dyrbara förråd" skulle också enligt komitéén "närmast tillkomma" distriktcheferne. Denna uppsigt torde dock bäst åstadkommas af afdelningsdirektörerna, hvilka få antagas icke mindre intresserade om förrådets vård och hushållning, enär en urakilåtenhet i detta hänseende i första hand drabbar dem sjelfva. Då till följd af jernvägsindustriens utveckling det svårligen för en och samma person låter sig göra att vara lika skicklig i ban-, maskin- och trafikväsende, hvilket styrelsen också uti ofvan citerade yttrande pag. 17 erkänt, synas distriktcheferne, äfvenledes i motsats till hvad komitéén antagit, icke kunna jemföras med de speciela fackmännen i fråga om att "öfvervara nybyggnader och reparationer", och att "behöfliga materialier af god och ändamålsenlig beskaffenhet blifva anskaffade mot billigaste pris". Hvad beträffar det öfriga, som komitéén till försvar för distriktcheferne anför såsom "upprätthållande af disciplin", "insamlande af upplysningar angående de trafikerandes och orternas innehållnares förhållande till jernvägarne och trafiken", "öfvervakande af ordning och snygghet på stationerna" m. m., så synes allt detta kunna åstadkommas, utan att särskilde, höge och drygt aflönade embetsmän härtill äro behöflige.

Man har föreställt sig, att om distriktchefstjänsterna indroges, det skulle blifva nödigt att lätta trafikdirektörernes besvär med tågordningarne. Dessa äro dock förut bestämda på tidtabellerna, och rubbningar i tågordningarne förekomma endast genom ett och annat extratåg, när tågen försenas eller hindras vintertiden af snöyra, då andra tider och mötesplatser för dessa måste anordnas, men detta förekommer kanske 20 å 30 gånger om året. Utomlands, der tåg ofta afgå hvarje halftimme, äro helt andra förhållanden än här, der tågen äro jemförelsevis så få. Nej dessa intendents- eller distriktchefstjänster behöfvas icke mera hädanefter än hittills; det har visat sig, att man i flera år kunnat umbära dem och allt har gått lika bra. I detta afseende förekomma några uppgifter i en af dagens tidningar, hvilka jag ber att få vitsorda, då jag känner, att de äro med sanna förhållandet öfverensstämmande. Vid frågans behandling inom Utskottet anförde jag just dessa samma uppgifter i närvaro af den jernvägstjänsteman, som erhållit uppdrag af Trafikstyrelsen att benäget tillhandagå med upplysningar, och han kunde icke i hufvudsak bestrida dem. Förhållandet har nemligen varit, såsom jag nyss nämnde, att intendenterne mer och mer befunnits öfverflödige. Intendenten i första distriktet var utomlands två tredjedels år och har sedan tjenstgjort såsom ledamot i styrelsen; under tiden har trafikdirektören skött befattningen. Intendenten i andra distriktet har under två års tid likaledes haft förordnande såsom ledamot af styrelsen här i Stockholm, utan annan vikarie än trafikdirektören. Intendenten för tredje distriktet har dels varit tidtals borta, dels haft ett enskildt uppdrag såsom arbetschef för privaltbanan Helsingborg—Landskrona och derfore uppburit arvode. Då detta kunnat ske, och intendentstjänsten, hvilket jag tager för afgjort, lika samvetsgrannt och noga som förut blifvit skött, så bevisar det endast, att den icke måtte vara särdeles trägen.

Vid ett enskildt sammanträde förliden gårdag lemnades den upplysning af ordföranden i styrelsen öfver Borås-banan, att trafikkostnaden, som för Statens jernvägar uppgår per mil om året till 35,000 riksdaler, för Boråsbanan blott utgör 16,000 riksdaler per mil. Sannt är, att denna sistnämnda är smalspårig, och erkänner man derjemte att kostnaderna för statsbanor alltid måste blifva i viss mån större än för de enskilda, på hvilka sednare mindre anspråk ställas, och jag af sådan anledning ökar kostnaden för Statens jernbanor till 25,000 riksdaler, så kunde likväl 10,000 riksdaler per mil inbesparas, hvilket för 100 mil jernväg skulle uppgå till en hel million och således vara tillräcklig att betala räntan på en stor del af vår jernvägsskuld. För att i korthet ådagalägga hvilken besparing som kan beredas genom vidtagande af en eller annan förändring vid jernvägarne, vill jag blott erinra om, att skilnaden i pris, genom att bränna stenkol i stället för cokes, år 1865 uppgick till icke mindre än 174,000 riksdaler. Slutligen ber jag få tillägga, att min fasta öfvertygelse, grundad på en samvetsgrann pröfning efter bästa förmåga, fortfarande är, att betydliga inskränkningar kunna och böra ske i vår jernvägsadministration, ty, jag vågar säga, man har väl mycket förgåtit, att jernvägarne äro till icke för tjenstemännens, utan tjenstemännen för jernvägarnes skull.

På grund af hvad jag sålunda haft äran andraga, vågar jag föreslå, att äfven andra punkten i mom. a) måtte erhålla följande förändrade lydelse:

“2:o) huruvida icke dels de föreslagna distriktchefstjänsterna skulle kunna indragas, dels betydligare inskränkningar ske, såväl i antalet af de vid Statens jernvägstrafik anställde embets- och tjenstemän samt betjente, som äfven i fråga om beloppen af de för dem föreslagna löneförmåner.”

Herrar *Jan Andersson* och *Hedenberg* med flere af Kammarens ledamöter instämde uti detta yttrande.

Herr Stråle: Hvad beträffar Utskottets förslag under litt. a) mom. 1, så är jag dermed fullkomligt tillfredsställd. Hvad åter angår Utskottets hemställan i mom. 2, så tillåter jag mig att på en gång yttra mig såväl derom som angående Kongl. Maj:ts Proposition, ty om jag nu försummade tillfället dertill, skulle det kanske sedan förmenas mig, då de öfriga punkterna förekomma.

Alltifrån den stund jag började deltaga i offentliga förhandlingar, har jag hört den folkvalda Representationen hysa den föreställning, att vi hafva för många tjenstemän. Må vara att denna föreställning är grundad eller icke, så har den dock hysts och den har gifvit sig luft i åtskilliga motiöner, icke minst uti den om åtgärders vidtagande till besparing i utgifterna för den civila administrationen m. m., hvilken snart förekommer till behandling. Det hade då varit att förvänta, att en utgiftsstat, som går löst på omkring 4,000,000 riksdaler, af Utskottet tagits i särdeles noggrant öfvervägande, helst Utskottet der varit i tillfälle att tillämpa den sparsamhetsprincip, som är så önskvärd, samt Kongl. Maj:ts Proposition, i motsats mot hvad förhållandet var med den utgiftsstat, som sednast i denna Kammarer behandlades, innehåller redogörelse för de göromål, som åtfölja hvarje befattning. Emellertid kan jag icke finna, att en sådan ut-

redning af Utskottet egt rum, och jag kan icke åtnöjas med den skrifvelse, Utskottet föreslagit. Jag vill icke uppehålla mig vid alla dessa nya titlar, som blifvit ifrågasatta, ehuru mycket kunde om dem vara att säga. De äro dock blott titlar, fastän de ofta medföra anspråk, som icke äro grundade i befattningarnes egen natur. Aterstår då frågan, om alla dessa befattningar äro nödiga, och om de löner, som för dem blifvit föreslagna, uppvägas af motsvarande qvantitet arbete. Det är mig omöjligt att genomgå dem alla, men jag har fäst mig vid några och i första rummet vid dem inom kansliet. Enligt Trafikstyrelsens förslag till organisation af jernvägstrafikens förvaltning skulle byråcheferne bereda och föredraga inför styrelsen ärenden, hvilka de hvar för sin afdelning hafva att handlägga, samt kontrahera de utgående besluten. Vidare skulle sekreteraren uppsätta och låta afsända alla af styrelsen beslutade skrivelser och andra utgående expeditioner; två notarier föra styrelsens protokoll och utfärda de beslut, som genom protokollsutdrag expedieras, och biträda vid uppsättandet af utgående expeditioner och andra inom kansliet förekommande göromål, som dem af sekreteraren anförtros; hvarjemte skulle finnas kopister till det antal, som för hvarje år fastställd stat bestämmer. Det förefaller den oinvidde, som skulle här kunnat vidtagas väsendtliga inskränkningar. Så torde t. ex. sekreteraren kunna föra protokoll vid styrelsens sammanträden och sjelf expediera dessa protokoll.

I nästa paragraf är föreslagen en tjänsteman, som förut icke funnits, nemligen ombudsmannen. Han skulle bland annat hafva till uppgift att hålla ordentliga förteckningar öfver eganderättshandlingar samt borgensförbindelser, gällande kontrakt och andra säkerhetshandlingar samt tillse, att förnyelse af sådana handlingar sker inom laga tid; hvarjemte han skall för värden af dessa handlingar vara med aktuarien solidariskt ansvarig. Till en sådan befattning behöfves icke juridisk bildning, utan blott en viss grad af ordningssinne. Vidare skulle han iakttaga, bevaka och fullfölja Statens jernvägstrafiks rätt uti alla mål, som antingen varda till hans embetsåtgärd af styrelsen öfverlemnade, eller hvaruti han eljest kan finna sig befogad att talan föra. Nu säger styrelsen i sitt förslag: "Styrelsen har redan länge erfarit saknaden af ett ordinarie juridiskt biträde samt derföre ganska ofta varit nödsakad att anlita tillfälliga sådana, ej mindre för utförande af rättegångar än för utredande af administrativa och reglementsfrågor. Jag föreställer mig, att för dessa sednare frågor icke behöfves någon juridiskt bildad person, och hvad rättegångarne beträffar, skulle jag funnit det ganska naturligt, om ett juridiskt ombud i början af jernvägsanläggningarne behöfts för expropriationer och dylikt, men nu anser jag denne tjänsteman vara öfverflödig, helst de först uppräknade göromål, som skulle honom åligga, äro af beskaffenhet att de böra läggas på registratorn och aktuarien.

Vidare förekommer ett nytt anslag å 1,500 riksdaler till en arkitekt. Styrelsen säger, att den hittills anlitat Jernvägsbyggnadsstyrelsens arkitekt, och jag föreställer mig, att någon särskild arkitekt icke heller framdeles behöfves, med undantag för uppgörande af ritning till blifvande stationsbyggnad i Stockholm; hvaremot alla öfriga byggnader, som kunna förekomma, torde kunna uppföras efter redan befintliga ritningar.

Ytterligare har anslag begärts till två tjenstemän, hvilka, om: de förut funnits, måtte hafva uppträdt under en annan titel. Jag menar öfverdirektörsassistenterne, för hvilka föreslagits lön af minst 2,700 och högst 3,900 riksdaler. Detta är en icke obetydlig aflöning. Tillser man hvad produkt de därför skulle åstadkomma, så finner man, att de skulle registrera till öfverdirektören adresserade inkommande skrivelser; uppsätta, registrera och expediera de embetskrivelser, som från öfverdirektören utgå; förvara och vårda öfverdirektörsexpeditionen tillhöriga handlingar och böcker m. m. De aldra flesta af dessa göromål sammanfalla med dem, som tillhöra registratorn och aktuarien. Att assistenten icke skall biträda öfveringenjören i det tekniska framgår klart deraf, att denne skall hafva en särskild maskiningeniör. I afseende på öfveringenjörerne är jag förekommen af de föregående talarne.

Jag anser det icke vara nog, att Riksdagen affåter en skrivelse till Kongl. Maj:t. utan att Riksdagen bör rent ut säga hvilka anslag den anser erforderliga.

Af hvad jag nu yttrat framgår, att jag yrkar afslag å momentet 2 under litt. a; och förbehåller jag mig att vid momentet 4 under litt. b, få göra de yrkanden, hvartill jag anser anledning förefinnas.

Herr Statsrådet Lagerstråle: Då fråga hos Kongl. Maj:t förekom om framläggande af förslag till den utgiftsstat, som utgör föremål för öfverläggning, uppstod hos mig såsom föredragande af detta ärende grundade betänkligheter om min förmåga att pröfva denna stat, innan den varit underkastad behandling af sakkunnige personer. Jag föreställde mig ock, att eu sådan behandling skulle utgöra en god ledning vid frågans bedömande såväl af Kongl. Maj:t som af Representationen, helst det ligger i sakens natur, att en så egendomlig och omfattande förvaltning som jernvägstrafikens icke kan organiseras efter samma grunder som Statens öfriga förvaltande verk. Till komiterade för frågans behandling utsågos på min underdåniga framställning dels den man, som förut stått i spetsen för Statens jernvägsbyggnader och ursprungligen ordnat trafiken å desamma och hvars stora egenskaper såsom organisatör äro lika erkända som dem han eger såsom tekniker, dels verkställande direktören vid den enskilda jernbana, som visat de bästa ekonomiska resultat i vårt land, och dels trafikdirektören vid den enskilda jernbana, som haft att sträfva med de största ekonomiska svårigheter och ändock utvecklats sig på ett särdeles förtjenstfullt sätt i alla riktningar, nemligen Örebro—Arboga-banan. Man kunde således, efter mitt förmenande, antaga, att samarbetet af desse män skulle åstadkomma ett förslag, grundadt på det förut bestående, som var godt, och undvikande det, som kunde anses mindre lämpligt. Såsom af bilagan till Kongl. Maj:ts Proposition inhemtas, hafva komiterade i hufvudsaken biträdt det förslag, som af Trafikstyrelsen blifvit afgifvet, och dervid endast gjort några mindre anmärkingar.

Jag medgifver gerna, att, ehuru jag i följd af min tjenstbefattning under åtta år varit pligtig att inför Kongl. Maj:t föredraga frågor om

jernvägstrafiken, jag likväl icke kunnat om deras detaljer förskaffa mig fullständig kännedom, och jag anser, att de enskilde ledamöter af Representationen, hvilka derät egnat ännu kortare tid, icke kunnat intränga mycket djupare, och det skulle derföre vara att beklaga, om Representationen uteslutande komme att bedöma saken efter deras individuella uppfattning eller opröfvadt antaga hvad som af dem mot förslaget blifvit anmärkt. Jag vill icke ingå i ett detaljeradt svaromål på dessa anmärkningar, emedan jag anser förslaget hemta ett tillräckligt stöd af komiterades deröfver afgifna onödne äfvensom af Stats-Utskottets verkställda granskning, samt till sina olika bestämmelser så sammanhänga, att det icke går an att taga bort vissa delar deraf utan att skada det hela.

Man får icke förbise, att med handhafvandet af rörelsen å jernvägarne är förenadt ett stort ansvar. Tusentals personer trafikera jernbanorna hvarje dag, och de olyckor, för hvilka de kunna blifva utsatta, äro till stor del beroende af anordningarne vid trafiken, hvarföre det icke torde vara skäl att minska den tillsyn, som är erforderlig för ordning och trygghet.

Vill man jemföra förhållandet emellan våra och utländska statsjernbanor, så finner man, att den väglängd, vi redan hafva, vida öfverstiger den som i utlandet befinner sig under Statens direkta förvaltning. Den belgiska statsbanan omfattar blott 75 svenska mil och den hanoveranska statsbanan har en sammanlagd längd af blott 73 mil. Genom en sammanställning emellan tjänstemän och betjente å andra länders jernbanor och å våra visar sig, att personalen å hvarje svensk mil vid följande banor utgör: å hanoveranska statsbanan 6,5 tjänstemän och 33,4 betjening; å preussiska östra banan 6,1 tjänstemän och 21,9 betjening; å württembergiska statsbanan 7,8 tjänstemän och 18,1 betjening; å bayerska östra banan 4,4 tjänstemän och 21,0 betjening; å Kaiser Ferdinands Nordbahn 14,8 tjänstemän och 20,1 betjening; å österrikiska sydbanan 11,1 tjänstemän och 22,4 betjening; å Köln—Minden-banan 13,1 tjänstemän och 60,7 betjening samt å Theissbanan 3,5 tjänstemän och 12,4 betjening; eller i medeltal för 8 jernbanor om 544 svenska mil 8,6 tjänstemän och 25,1 betjening; under det att å våra jernbanor, som hafva en sammanlagd längd af omkring 100 mil, tjänstemännens antal uppgår till 4,3 och betjeningens till 14,3 å hvarje mil. Denna olikhet är visserligen till en del föranledd af större trafik å de utländska banorna, men proportionen af tjänstemän och betjening står icke i samma förhållande till trafiken som till väglängden. Det visar sig då, att personalen vid våra jernvägar icke är oskäligt högt tilltagen. Ser man åter på de löner, som äro beviljade vid andra trafikförvaltningar, så skall man finna, att de här föreslagna icke äro högre än att de svara mot arbetet; och komiterade hafva i de amplaste ordalag uttalat detta.

En talare har anmärkt, att emellan Byggnadsstyrelsen och Trafikstyrelsen skulle saknas det samband, som borde finnas; och han yttrade derjemte, att det var ganska vanligt, att, sedan Byggnadsstyrelsen aflemnat en jernbana, Trafikstyrelsen genast började med att vidtaga förändringar. Så framt detta afser de jernbanor, som under den första perioden utfördes, eger anmärkningen grund så till vida, att Trafikstyrelsen vid flera

tillfällen måst förändra stationshus och öfriga byggnader, men detta skedde icke i följd af bristande kommunikation emellan styrelserna, helst, när dessa stationer anlades, både jernvägsbyggnaden och trafiken voro i en persons hand, utan derföre att de ursprungliga förslagen icke voro baserade på föreställningen om en så stor trafik, som sedermera uppstod. Deremot tviflar jag på, att sådana exempel kunna från sednare tider framdragas.

Om ock sambandet emellan de båda styrelserna icke egt rum genom aflåtande af officiela skrivelser, hafva dock cheferne personligen samrådt med hvarandra, då sådant varit behöfligt; men det ligger i sakens natur att icke allt kan förutses, utan att åtskilligt måst förändras, sedan det någon tid varit tillämpadt. Exempel på ett sådant tillvägagående finnas öfverallt, och den sal, hvori vi befinna oss, har undergått åtskilliga förändringar, innan den blifvit sådan, att den någorlunda upptyller allas önskningsar.

I den omständigheten, att jernvägstrafiken mer och mer ökats och administrationens omsorger derom i allt högre grad tagits i anspråk, finner jag äfven ett viktigt skäl emot den ifrågasatta framställningen. En så omfattande verksamhet som Trafikstyrelsens bör näppeligen ytterligare ökas med det i och för sig tillräckligt magtpåliggande öfverinseendet öfver samt ledningen af de jernvägsanläggningar, som äro eller kunna blifva beslutade. En sådan splittring af Trafikstyrelsens verksamhet, skulle otvifvelaktigt verka menligt i alla rigtningar. Det andra alternativet, som blifvit i detta moment ifrågasatt, eller Byggnadsstyrelsens förläggande till arbetslinien, har redan, till följd af denna styrelses derom gjorda hemställan, kommit under Kongl. Maj:ts pröfning, och föreligger till Regeringens afgörande; hvadan någon hemställan i samma syfte från Riksdagens sida icke synes vara erforderlig.

En föregående talare har såsom bevis för obehöfligheten af de i Kongl. Maj:ts nädiga Proposition föreslagna distriktchefsbefattningarne anmärkt, att ärendena nu kunna handläggas utan sådane tjenstemän. Det förhåller sig visserligen så; men just de olägenheter, som saknaden af desse tjenstemän framkallat, insigten om det ofullständiga sätt, hvarpå en del kontroller blifvit tillämpade, med ett ord, behovet har framkallat planen till en mera genomförd arbetsfördelning än den nu förefintliga. En hvar torde inse, att med så utsträckta jernvägskommunikationer, som här i landet, det måste medföra stora olägenheter att centralstyrelsen i hela sitt omfång utöfvas af en enda chef. Distriktchefplatserna äro derföre ämnade att i mindre kretsar utöfva chefsmyndigheten bättre och noggrannare, än som förut kunnat ske genom intendenterna, hvilka jemväl äro medlemmar af centralstyrelsen. Af samme talare har äfven blifvit anmärkt, att en intendent under en längre tid kunnat vara borta från sin befattning, och att ärendena icke desto mindre fortgått sin gilla gång, hvaraf anmärkaren dragit den slutsats, att befattningen öfver hufvud vore öfverflödig. Det bör likväl härvid erinras, att det distrikt, som af ifrågavarande intendent förestods, var det minsta, och det som lättast kunde underkastas en interimistisk anordning; och att en sådan för berörda tillfälle vidtogs, på det intendenten måtte erhålla tillfälle

att i främmande länder inhemta en gagnande erfarenhet i trafikväsendet. Det har äfven blifvit andraget, att en af de öfrige intendenterne, jemte utöfvande af denna sin befattning, haft lägenhet att såsom arbetschef förestå en annan, privat jernvägsanläggning. Verkliga förhållandet är, att denne intendent icke var arbetschef, men väl såsom öfverkontrollant öfvervakade en privat jernvägsanläggning, hvilken stod i förbindelse med stambanorna och derföre borde i många hänseenden inrättas och anordnas sålunda, att hinder och olägenheter vid den gemensamma trafiken icke för framtiden uppkomme. Att Jernvägsbyggnadsstyrelsen, på sätt man påstått, skulle visat någon anmärkningsvärd sträfvan att sammanhålla den personal, den för större arbeten haft erforderlig, nu sedan de till det mesta äro fullbordade, måste jag äfven bestrida. Jag vill i sådant afseende erinra, att styrelsen år 1866 afskedade, om jag ej missminner mig, ej mindre än sjuttion ingenjörer. Det återstående antalet minskas, i den mån banorna blifva färdiga. I allmänhet tror jag, att hvad man vid utförandet af större allmänna arbeten kostar på i en genomförd och duktig tillsyn, det har man flerdubbelt igen i besparingar på annat håll.

Man har i fråga om kostnaderna för trafiken å jernvägarne anställt en jemförelse emellan en enskild bana och Statens jernvägar samt härvid kommit till det resultat, att dessa kostnader per banmil belöpte sig för den enskilda banan till 16,000 riksdaler, men för stambanorna i medeltal till 35,000 riksdaler. Jag har ej varit i tillfälle att inhemta på hvad sätt dessa sifferberäkningar tillkommit eller hvilka poster man deri inberäknat; men jag förmodar, att den stora skillnaden är en följd af kalkylens uppställning, och huru mycket man vid den ena eller andra banan inberäknat såsom hörande till banans underhåll och till trafiken i allmänhet. Till stor del blir äfven resultatet beroende på arten och omfånget af den rörelse banan har att bestrida, och i detta hänseende torde en verklig jemförelse vara svår att genomföra.

Bland de tjänstebefattningar, som i den Kongl. Propositionen blifvit föreslagna, förekommer äfven en juridisk ombudsman; och det är sannt, att vissa delar af de göromål, som skulle åt denne tjänsteman öfverlemnas, äro af beskaffenhet att icke påkalla juridiska insigter. Andra förekomma likväl också, hvilka onekligen erfordra en sådan speciel bildning. Så pågår för närvarande en ganska betydande rättegång i Westergötland, uti hvilken Jernvägsstyrelsen blifvit instämmd af egarne till en större jordvidd, med påstående om skadestånd för det de skulle genom det sätt, hvarpå jernvägen blifvit utförd, kommit i mistning af vattenaflopp för sina egor. Många andra slika exempel skulle kunna framdragas; och det ligger ock i sakens natur, att en så vidlyftig förvaltning icke kan undvara ett juridiskt biträde ej mindre för nu antydda fall än vid uppgörandet af reglementen och ordningsreglor, uti hvilkas stadganden kollision med den allmänna lagen eljest lättligen kan uppkomma.

Det må vara sannt, att så särdeles många nya byggnader vid jernvägarne nu mera icke torde erfordras; dock förekomma ännu åtskilliga stationshus att uppföra, äfvensom bostäder åt den del af bevakningen, som bör bo i närheten af dessa stationer; och till deras uppförande samt i allmänhet för underhållet af denna dyrbara egendom erfordras otvifvel-

aktigt en arkitekt eller byggmästare, huru man vill kalla honom — ty vid benämningen ligger föga vikt.

Det har äfven blifvit anmärkt, att den på flera ställen i staten förekommande assistentbefattningen skulle vara mindre behöflig. Jag ber att i afseende härå få i minnet återföra ett yttrande af den förstnämnda komitéen, hvilket förekommer å sid. 77 af Kongl. Maj:ts nådiga Proposition. Sedan Propositionen först påpekadt, harusom de viktigaste platserna såväl inom styrelsen som ute å distriktet hittills kunnat besättas med personer, som förut varit anställda vid jernvägsbyggnaderna, tillägger komitéen: "Men detta förhållande kan icke i framtiden ega rum; och häråf torde vara uppenbart, att det måste utgöra ett högst viktigt föremål för styrelsens omtanke, att genom tienstgöringen inom verket kunna utbildta fullt lämpliga personer, så väl för bestridande af tillfälliga ledigheter som för platsernas besättande, då innehafvaren afgår."

I mån af jernvägarnes utveckling — och man må väl hoppas, att densamma skall fortgå så väl i afseende på utsträckning som rörelse — uppstår en allt större och mera trängande nödvändighet att inom tienstpersonalen uppamma män, lämplige att ersätta bortgående tienstmän, äfvensom besätta platserna inom nybildade distrikt. Jag delar ock fullkomligt komitéens åsigt, att assistentbefattningen, ändamålsenligt ordnad, är af största vikt för ärendenas jemna gång samt trafikens vidare fullkommande.

I afseende på lönevillkoren hafva komiterade uttalat den åsigt, som jag i allo delar, att de ej böra sättas högre, än att de innebära skäligen godtgörelse för det arbete, som utkräves. Nu är förhållandet, att en stor del af ifrågavarande tienstmän dagligen och stundligen äro af sina tienståligganden upptagne; och man får härvid ej heller förbise, att vissa af dessa åligganden medföra en själsspänning, som väsendtligen förökar deras tyngd. Hvar och en kan af egen erfarenhet bilda sig en föreställning derom. När andras välfärd är beroende af vår omtanke, hänger den öfver oss som en anledning till oro och bekymmer; och det inses lätt, att detta bekymmer måste kännas mångdubbladt för dem, hvars minsta underlåtenhet kan medföra det fruktansvärdaste ofall.

Jag har velat uttala dessa åsigheter, egentligen för att påpeka, hurusom de af Utskottet framlagda förslag äfven kunna ses från en annan sida, och så mycket mindre torde böra obetingadt underskrivas, som de stå i strid med den uppfattning, som bland sakkunnige personer och auktoriteter under frågans föregående handläggning gjort sig gällande.

Herr Grafström: Jag tilltror mig ingalunda ega den sakkänedom, som erfordras för att, såsom en föregående talare på Stockholms-bänken midtemot, ingå i en detaljerad granskning af, huruvida *alla* de nya föreslagne tienstmännen äro oundgängligen nödige eller ej. Jag kan dock icke förneka, att, om jag än icke kan instämma i hans yttrande, jag likväl, såsom han, funnit antalet af nya föreslagne tienstmän stort. Emellertid berör föreliggande fråga så allmänna intressen inom hela landet, och åtskilliga af densammes delar hafva varit så omtalade, att hvar och en, som i ringaste mån intresserade sig för jernvägstrafiken, måste hafva bildat sig

någon öfvertygelse i saken, och äfven jag har, efter bästa förmåga, sökt sätta mig in i den.

Det är isynnerhet med afseende på distriktchefsbefattningen jag ber att få yttra mig. Dessa nu föreslagne trenne distriktchefer kunna, enligt min åsigt, anses för ungefärligen detsamma som de trenne intendenterne, sådana deras befattningar förut voro. Jag tror, att allmänna meningen om desse fordna intendenter är ganska enstämmig, och allmänt har man ansett den ena delen af deras åligganden vara icke allenast onödig, utan rent af hinderlig för trafikväsendets enhet och fasthet. Detta är redan erkändt de facto, då, såsom man vet, år 1866 Trafikstyrelsen omorganiseras så, att den slags arbetsfördelning, som Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet omnämnde, infördes. Men man tillämpade arbetsfördelningen blott till en del och stånade på halfva vägen, i det att intendenten för första distriktet erhöll chefskapet för ban- och maskinafdelningen och intendenten för andra distriktet fick trafikafdelningen. Denna arbetsfördelning har äfven i den nu framlagda staten tillämpats, då man föreslagit en öfverdirektör för ban- och maskin- och en för trafikafdelningen.

Denna fördelning synes mig icke tillfredsställande. Hvar och en, som gjort sig den ringaste möda att för sig göra klart och tydligt, hvad med de trenne afdelningar man kallar ban-, maskin- och trafikafdelningar förstås, har snart insett det nästan orimliga, att i allmänhet begära kunskaper, praktisk erfarenhet och skicklighet i mer än *en* af dessa. Att förena tvänne af dessa afdelningar i *en* hand, anser jag således mindre välbetänt, och jag instämmer i detta afseende i det Herr Key dels i sin motion, dels nyss här muntligen yttrat. Styrelsen har alltså sjelf erkänt, att man icke kan hos en person förutsätta alla de insigter, som skulle erfordras för att förestå *tvänne* afdelningar, då den yttrar följande ord, som återfinnas i Kongl. Propositionen, sid. 16. Den säger: "Enhet och planmessighet vid alla detaljer, som tillhöra *samma afdelning* inom särskilda distrikt, kunna derföre hvarken åstadkommas eller bibehållas på annat sätt, än att afdelningen inom styrelsen *har sin egen, i dess särskilda angelägenheter och göromål kunnig och erfaren representant*, hvilken också är beklädd med tillräcklig myndighet att såsom högste befälhafvare *inom sin afdelning* göra styrelsens åsigter och beslut gällande, samt genom behöriga inspektioner vaka öfver samma afdelnings arbete och hushållning inom samtliga distrikten."

Emellertid har nu styrelsen sjelf, liksom komiterade och Kongl. Maj:t, inskjutit en mellanhand, en ny tjensteman emellan desse föreslagne öfverdirektörer och afdelningscheferne, eller, såsom de nu skola kallas, afdelningsföreståndarne. Det ofta och på många sätt uttalade missnöjet med de fordna intendenterne och deras egenskap af mellanhand, har beklagligtvis ej kunnat föranleda styrelsen att fråntråda hela denna hindrande och störande inrättning, som dessutom med så många tusen riksdaler tynger på den nya staten. Då enligt föreliggande förslag de respektive afdelningsföreståndarne vid vissa tillfällen skola mottaga ordres af distriktcheferne och vid andra direkt af öfverdirektörerne, har man all befogenhet att anse de omtvistade distriktcheferne utgöra en stående mellanhand.

Då det nu är bekant, att två intendenter redan fått, genom sednaste organisation, just sådana platser och göromål, som afses för öfverdirektö-

rerne och således i sjelfva verket *äro* öfverdirektörer, ehuru med intendents namn, och man i förslaget ej kan upptäcka något för deras nuvarande åligganden väsendtligt nytt — så torde det antagandet vara fullt befogadt, att genom dessa öfverdirektörsbefattningar nästan ingen rubbning eller förändring inom trafikväsendet kommer att ega rum. Man kan då med Herr Key med fullt fog fråga: "hvartill behöfves den tredje intendenten?"

Men jag går ändå längre och frågar: då nu dessa intendentsbefattningar uppgått helt och hållet i dem, som tillhöra de öfverdirektörsplatser som här föreslås, har man icke då redan erkänt intendentsbefattningens, sådan den förr var, obehöflighet om ej skadlighet? och då frågas ytterligare, hvarföre skall man dock åter upplifva dessa öfverflödiga platser under ett annat, grannare namn, nemligen distriktchefer? Synnerligen då derigenom uppkommer en ny afgift af 15,000 riksdaler, utom hvad dessa herrars assistenter skola kosta.

För att visa, att i mitt yttrande icke finnes någon öfverdrift, ber jag få fästa uppmärksamheten på distriktchefernes åligganden, sid. 33 i Kongl. Propositionen.

Först och främst skola de öfvervaka ordningen och hushållningen inom distriktet. Frågas: om ej detta åliggande tillkommer afdelnings-föreståndarne? Dessa, hvilka för det närvarande kallas afdelningschefer, äro:

Maskiningeniören;
Öfverbaningeniören och
Trafikdirektören.

Secundo: uppmärksamma de industri- och handelsförhållanden inom distriktets trafikområde, som ega samband med jernvägsrörelsen. Jag vill förmoda, att detta uppmärksammande utan olägenhet kan af öfverdirektörerne öfvertagas, i synnerhet som förslaget för dem bestämmer ett särskildt arfvode af 1,000 riksdaler.

För det tredje skola de hos styrelsen föreslå sådana åtgärder, som kunna lända till trafikrörelsens befrämjande. Detta måste tillhöra afdelningsföreståndarne, emedan de äro närmast till hands, och distriktchefen i allt fall icke lär föreslå något, som ej är grundadt på de underordnades rapporter och meddelanden, hvilka lika gerna kunna ingå direkt till öfverdirektörerne.

De skola vidare vara styrelsens ombud i allt, som rör distriktets förhållanden till främmande myndigheter, inrättningar och personer. Här tyckes det, som om ombudsmannen blefve alldeles öfverflödig, eftersom detta annars synes vara just hans tjensteåligganden.

Slutligen skall distriktchefen utöfva den myndighet, som enligt gällande trafik- och tjenstgöringsreglementen tillhöra intendenten. I sjelfva verket äro således distriktcheferne blott en ny upplaga af intendenterna. Jag anser denna befattning onyttig och rent af skadlig, såsom alla slags sinekuriater?

Jag har nämnt, att jag instämmer i Herr Keys motion derutinnan, att det vore för trafiken fördelaktigt, om den ordnades på trenne afdelningar, en ban-, en maskin- och en trafikafdelning, och enligt min öfvertygelse skall en sådan anordning förr eller sednare nödvändigt komma till stånd. För närvarande tror jag emellertid, att saken lämpligen kunde ställas så, som Kongl. Maj:t föreslagit och det redan nu praktiseras, nemligen att

ban- och maskinafdelningen skötes af den ena öfverdirektören och trafikafdelningen af den andra. Jag tror nemligen, att, då det väl icke torde vara görligt att nu sammanslå Byggnads- och Trafikstyrelsen, så kan och bör väl detta kunna ske i en snar framtid, och om då en öfverdirektör tillsättes för hvarje af de trenne ban-, maskin- och trafikafdelningarne, så torde Byggnadsstyrelsen då lämpligast kunna läggas under eller till banafdelningen.

I fråga om ombudsmannabefattningen är jag af motsatt tanke med den föregående talaren på Stockholms-bänken. Jag anser denne tjänsteman vara för en sådan administration som Statens jernvägsstyrelse aldeles oumbärlig.

Med afseende på distriktchefernes assistenter hoppas jag, att, på samma gång som distriktchefen försvinner, hans assistent torde göra honom sällskap.

Styrelsen har föreslagit en förrådskontrollör; men komiterade hafva icke velat godkänna detta i min tanke välbetänkta förslag, och Kongl. Maj:t har lyssnat till detta komiterades råd. Jag vågar hysa den åsigt, att en sådan tjänstebefattning är af högsta behof påkallad, ty erfarenheten har tillräckligt lärt, att vid förråden erfordras verkligen en ordnande och vårdande hand, om ej materielen skall förfaras och vanvårdas.

På skäl, som jag nu haft äran anföra, och då jag anser att genom distriktchefernes borttagande skulle vinnas på en gång ökad fasthet och enkelhet i den ifrågavarande förvaltningsgrenen, vill jag instämma i Utskottets förslag i nu omtalade punkt, likväl med den förändrade formulering Herr Key åt detsamma gifvit.

Herr Hedlund: Det är naturligtvis en grannlaga och svår sak att fälla ett omdöme i ämnen af sådan beskaffenhet som det förevarande. Jag har därför också hyst och hyser fortfarande stora betänkligheter vid Representationens pröfning af den för jernvägstrafiken föreslagna utgiftsstaten, helst om det gäller att afvika från den mening, som blifvit uttalad af personer och auktoriteter med obestridd och öfverlägsen sakkunskap. Utan tvifvel hafva Stats-Utskottets Herrar ledamöter i rikt mått erfarit svårigheterna af sin uppgift i berörda afseende; och man kan dertöre icke annat än hålla dem räkning för den hofsamma ton, som genomgår Betänkandet. Man måste visserligen skatta lycklige de föregående talare, hvilka kunnat yttra sig med en ofelbarhet, som förråder huru djupt de inträngt i frågan; men, som sagdt, för min del måste jag bekänna, att det endast ofullständigt lyckats mig.

Frågan om Byggnads- och Trafikstyrelsens förhållande till hvarandra är ganska gammal. Jag hade tillfälle att diskutera densamma under den tid dessa begge förvaltningsgrenar voro förenade i en hand; och jag hörde den utmärkte man, som stod i spetsen för dem begge, motsätta sig deras åtskiljande, under påpekande af de oundvikliga kollisioner och ökade utgifter, som derigenom skulle uppstå. Dessa kollisioner voro dock ingalunda sådana som en föregående talare omnämmt, ty de synas mig vara af temligen underordnad beskaffenhet och hafva dessutom genom Herr Civilministerns framställning blifvit fullt nöjaktigt förklarade. Jag vill deremot ej bestrida, att kostnaderna kunna och böra noggrannt beaktas;

men svårigen lärer någon verklig besparing kunna vinnas genom Byggnadsstyrelsens underordnande under Trafikstyrelsen. Männe man t. ex. kan hoppas derigenom erhålla öfveringenjörer för billigare lön. Dervid användas naturligtvis tekniskt bildade män af framstående duglighet, som man får söka upp, hvar man kan finna dem, och dem man så mycket heldre bör tillförsäkra goda vilkor, som på deras nit och insigter icke blott banornas säkerhet beror utan äfven i väsendtlig mån sjelfva kostnaderna för deras anläggning och användande. Man anser ock i utlandet det vara af högsta vikt, att till dessa befattningar vinna fullt lämpliga personer; så åtnjöt den engelske öfveringenjören vid Köping - Hult-banan en lön af emellan 1,000 - 1,500 pund sterling; samme man lönades i Ryssland med ej mindre än 2,000 pund sterling. Det låter sig derföre utan öfverdrift sägas, att en enda sådan man kan uppväga ett helt embetsverk. Jag kau ej heller fatta, huru man kan vilja underordna Byggnadsstyrelsen under Trafikstyrelsen, då det gäller banor, *som ännu icke äro färdigbyggda.*

Den tanken torde således få betraktas såsom temligen omogen. En annan sak vore det åter, om de begge styrelserna tänktes koordinerande i ett embetsverk. Man skulle i så fall likväl behöfva inrätta en gemensam öfverstyrelse, och hvad detta leder till, besparing blir det åtminstone icke. I allt fall vore denna anordning ingenting annat än en slags amplifiering af det bestående förhållandet; då Civildepartementet ju för närvarande utgör de begge styrelsernas gemensamma öfverstyrelse.

Vill man besparingar, torde en omorganisation af de begge embetsverken alltså föga båta. Deremot är det möjligt att vid trafikens anordnande kan häfta en öfverflödig tjenstemannapersonal, och att besparingar genom inskränkning härutinnan skulle stå att vinna. Visserligen må det vara riktigt, att vid bedömandet häraf den större eller mindre trafiken icke ensamt må vara för omdömet vägledande; men å andra sidan får man ej heller ensidigt fästa sig vid endast väglängden. Jag tror att — begge dessa sidor beaktade — besparingar på ifrågavarande område kunna ega rum. Men erinras bör likväl, att de svenska jernvägarne trafikeras utmärkt väl. Man hör utländingar yttra sig i loford öfver den ordning, höflighet, tjenstaktighet, som trafikpersonalen i vårt land städe ådagalägger. Man får ej förglömma detta, ty dessa egenskaper äro penningar värda; och på samma gång Trafikstyrelsen med hänsyn härtill förtjenar det högsta loford, måste detta förhållande vara särdeles glädjande, så mycket mer som, när jernvägsbyggandet först kom på tal, det hörde till pessimisternas många dystra förutsägelser, att vår nationalkarakter strede emot sådana dygder. Om alltså äfven kostnaderna för jernvägstrafiken äro något höga, så må man ej göra sig blind för de fördelar man dymedelst åtnjuter.

På grund af hvad jag här andragit, har jag egentligen intet emot att eu skrifvelse till Regeringen aflåtes, med hemställan om indragningar der sådana låta sig verkställas, ehuru i afseende på formen för denna hemställan den kanske ej är alldeles riktig.

Bäst vore utan tvifvel att till Regeringen öfverlåta bestämmandet i hvad mån dessa indragningar för särskilda fall äro verkställbara, och om äfven detta ökar Regeringens besvär, så härtflyter det af Kongl. Maj:ts

egen Proposition, hvarigenom detta ärende blifvit lagdt under den behandling, som nu föreligger.

Herr Murén: Man har under den föregående diskussionen framkastat allt för många och grava anmärkningar emot Kongl. Maj:ts förvarande förslag till utgiftsstat och emot den komité, på hvars utlåtande detta förslag hufvudsakligen stödjer sig, att jag helt och hållet med tystnad skulle kunna förbigå dem.

Man har härvid i och för sina uppgifters tillförlitlighet stödt sig på ungefär följande resonnement: "detta är sannt, ty det har blifvit anfördt i Stats-Utskottet"; men det torde ursäktas mig, om jag anser detta vara ett klenare stöd, än till och med komitéens arbete, änskönt man tillvitat komitéen, att den låtit sig synnerligen angeläget vara att hitta på skäl, der inga i verkligheten funnos. Jag vågar dock så mycket heldre bestrida rättigheten äfven af denna förebräelse, som jag känner och kan intyga, att komitéen gått till väga med den största samvetsgrannhet och betraktat ämnet med hänsyn till förhållandena ej blott å de svenska, utan äfven å utländska jernvägar, och på detta kommit till det resultat, att man icke kunde nöjas med mindre personal än som Kongl. Maj:ts Proposition innehåller — med undantag för bandirektörerne, hvilkas indragning af komitéen förordades, — men som i Propositionen äro bibehållne. Hvad deremot distriktcheferne beträffar, var man inom komitéen ense derom, att de äro alldeles nödvändiga, om man vill åstadkomma en verklig tillsyn öfver jernvägstrafiken. Man bör härvid ihågkomma, att distriktchefen har sina 30 mil att sköta och inspektera; och komitéen har, som jag tror, i denna del gifvit sådana skäl för sitt förslag, att de svårligen lära kunna jäfvas. Man har visserligen invändt, att styrelsen i allt fall kan med förbigående af distriktchefen sända sina order till underordnade trafik-tjenstemän. Komitéen har äfven anmärkt det mindre planmessiga i detta förhållande; men trott sig kunna undvika alla menliga påföljder deraf genom att tillstyrka, att i sådana fall distriktchefen jemväl, så fort sig göra låter, skall om ordern erhålla underrättelse. Det kan ju inträffa, att en vigtig order icke genast kan tillställas distriktchefen; och styrelsen, som har sig bekant genom hvilken underordnad tjensteman ordern skall utföras, kan då för tidens vinnande anse lämpligt att omedelbart vända sig till denne; men sådant måste likväl alltid förblifva ett undantag. Distriktchefsbefattningen är — det medgifves ock — på sätt och vis en gammal plats, ty den motsvarades förut af intendentsbefattningen. Men det är att observera, att intendenterna blifvit intagne till ledamöter i styrelsen, och att deras tjänst derunder uppehållits af assistenter, ett förhållande som icke är lämpligt, och derföre gjort nödvändigt inrättande af distriktchefsbefattningar, hvarigenom likväl personalen icke i minsta mån ökas.

Då man sagt, att trafikknuden per banmil utgör 35,000 riksdaler å stambanorna och allenast 16,000 riksdaler för enskild bana — hvarmed man då åsyftat Borås-banan — så har man möjligen haft rätt i fråga om den enskilda banan, men deremot helt och hållet misstagit sig i afseende å statsbanan. Och det är uppenbart, att jemförelsens noggrannhet
helt

helt och hållet beror derpå, huru man uppställt sina kalkyler. Man har emellertid såsom prof på Trafikstyrelsens misshushållning anfört, att man der allt för länge brände kokes i stället för stenkol. Men Trafikstyrelsen har haft goda skäl härför, ither att såsom bekant det förra brännmaterialet i flera afseenden eger företräden för det sednare, ehuru väl användandet af stenkol faller sig billigare; men de innehålla dock alltid svafvel och äro äfven mycket mera eldfarliga, och af detta sednare skäl användas de ännu endast under vintermånaderna vid Gefle-Dala-jernvägen, hvaremot vår och sommar, med hänsyn till de skogiga och mossbelupna trakter denna jernväg genomgår, endast kokes begagnas såsom mera betryggande emot eldfara.

I fråga om den angifna skilnaden i kostnad, så finnes nu af Kongl. Maj:ts Proposition, att personalen för trafikrörelsen å stambanorna utgöres af

Byråafdelningen	47 personer.
Banafdelningen	615 "
Trafikafdelningen	799 "
Maskinafdelningen	406 "

Summa 1867 personer.

Stambanornas längd utgör, med de 3 mil som trafikeras vid norska gränsen, hvarest Staten äfven håller en del af personalen, 100 mil, och man erhåller på detta sätt ett resultat af 18,67 person per banmil, hvilket jemväl i det närmaste öfverensstämmer med Herr Statsrådets och Chefens för Civildepartementet beräkning. Gefle-Dala-banan åter, 8½ mil lång, har vid sin trafik anställde 162 personer, hvilket per banmil gör 19,17 personer. Jag medgifver nu visserligen, att på den mindre banan äro flera stationer; men å andra sidan är det påtagligt, att statsbanornas större persontrafik påkallar en större tjänstepersonal; och då dessa förhållanden tagas i betraktande, kan man alltså icke med skäl tillvita den nuvarande organisationen af stambanornas tjänstepersonal att vara allt för vidlyftig och kostsam. Det ligger härförutom en stor våda deri, att vid jernvägsrörelsen icke tillräcklig tjänstepersonal finnes att tillgå, och de stora jernvägsolyckor, som särskildt i England så ofta inträffa, hafva merändels sin grund deri, att betjeningen, som icke är talrik nog, anstränges derhän, att den icke kan med tillräcklig skärpa och noggrannhet följa med sina åligganden.

Undersöker man nu närmare det anslag, som blifvit tilldeladt ifrågasvarande tjänstepersonal, skall man ej finna detsamma öfverdrifvet tilltaget. Efter den nyssnämnda beräkningen i Kongl. Maj:ts Proposition, finner man nemligen, att hela kostnaden för Styrelse och personal vid trafiken belöper sig till 2,005,500 riksdaler. Härifrån afdragas dock för jemförelses skull alla extra kostnader, 263,020 riksdaler, emedan jag ej har dessa uppgifna för Gefle—Dala—vägen, då återstoden utgör 1,742,480 riksdaler. Fördelas denna kostnad på 100 mil, belöper sig per mil 17,425 riksdaler, men ingalunda 35,000 riksdaler, såsom man påstått. Samma utgifter, nemligen utom extra kostnader, utgöra på Gefle—Dala-banan ungefär 123,100 riksdaler eller, då banan är 8½ mil lång, 14,482 riksdaler per

banmil. Det uppstår således visserligen en skilnad på omkring 2,943 riksdaler per banmil, eller för hela Gefle—Dala-jernvägen 25,015 riksdaler billigare, men detta belopp kan mer än väl strykas bort ur räkningen, om man nemligen i penningar evalverar de natura-förmåner, som bolagets banmästare och stationsinspektorer åtnjuta i jämförelse med Statens, och hvarigenom de förres ställning torde kunna anses till och med något bättre än Statens motsvarande trafikmäns. Det finnes alltså här ingen grundad anledning att klandra Trafikstyrelsen och Kongl. Maj:t eller att påstå det Statens utgifter i jämförelse med det enskilda bolagets äro oskäligt uppdrifna. Jag tror tvärtom, mine Herrar, att, då Staten mer och mer kommer i konkurrens med de enskilda jernvägsbolagen, det är nödvändigt att den betalar sine tjänstemän så, att de dugligaste deraf icke bortplockas af de enskilda bolagen. Det är bättre att betala något för mycket än för litet. Det är af den högsta vigt, att reparationer utföras med omsorg och i rätt tid, samt att allt som bör vårdas hålles i godt skick; men för att detta skall kunna ske, måste man hafva dertill lämplige personer, vid hvilkas aflönande man icke får se på några riksdaler. Man har talat om, att arkitekter icke behöfvas och icke heller assistenter. Det är möjligt, att origtiga ord här användas. Nog behöfvas likväl byggnadskunnige personer och äfven biträden, som kunna inöfva nyintagne personer. Jag vill dessutom erinra Kammaren derom, att här icke är fråga om vanliga tjänstemän; de tjänstemän, hvarom vi här tala, hafva icke någon tur och befordringsrätt, de kunna när som helst afskedas, och som dessa tjänster icke anslås till ansökning, så måste de utplockas bland dem, som kunna vara tillgängliga; de hafva vidare icke någon rätt till pension och bibehållas icke längre vid sina befattningar än chefen anser dem duglige. Allt detta synes mig vara tillräckligt många och starka skäl för att icke något tal om nedsättning af deras löner borde kunna komma i fråga. Jag får således yrka afslag på Utskottets Betänkande.

I anseende dertill att tiden nu långt framskridit och flere ledamöter anmält sig till ordets erhållande, blef den vidare öfverläggningen i ämnet uppskjuten, för att åter fortsättas vid det eftermiddagssammanträde, som Herr Talmannen låtit anslå.

§ 5.

Protokollsutdrag rörande det under § 3 här ofvan fattade beslut upplästes och godkändes.

Kammarens ledamöter åtskiljdes härefter kl. $\frac{3}{4}$ 3 e. m. och sanmanträdde åter:

Kl. 6 e. m.

§ 6.

Fortsattes behandlingen af Stats-Utskottets Utlåtande N:o 91, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga Proposition med förslag till utgiftsstaten vid Statens jernvägstrafik för år 1869.

Att vidare yttra sig öfver Utskottets hemställanden under litt. a, *punkterna 1 och 2* hade anmält sig:

Herr Björck: Om de Herrar ledamöter af denna Kammare, som väntat, att Stats-Utskottet skulle anvisa utvägar för väsendtliga nedsättningar i den nu ifrågavarande utgiftsstaten, möjligen äro missnöjde med det Betänkande, som här föreligger, kan detta icke förtänkas dem; men om de deremot anse, att Stats-Utskottets ledamöter icke gjort sig all möda såväl för att i detta hänseende åstadkomma besparingar som för att i öfrigt utreda saken, skola de, enligt min åsigt, göra Stats-Utskottet orätt. Vi hafva redan af en Stats-Utskottets ledamot på den Afdelning af Utskottet, som i första rummet handlagt detta ärende, erfarit, huru han på allt sätt bemödat sig att skaffa upplysningar för jemförelser i afsigt att utreda, huruvida denna utgiftsstat skulle vara allt för betungande. För min del har äfven jag sökt, såvidt möjligt, sätta mig in i det Kongl. förslaget och dess bilagor och för sådant ändamål noga genomgått alla de särskilda paragraferna af reglementet för att derigenom bilda mig ett omdöme om de grunder för förvaltningen, som i förslaget blifvit tillämpade och som föranleda till den antagna organisationen och medföra de kostnader, hvilka här blifvit ifrågasatta. Men jag har härvid icke kommit till mera än *ett* resultat, och det är, att denna förvaltningsgren måste vara af en helt annan natur än hvarje annan förvaltning. De grundsatser, som äro allmänt giltiga för ordnandet af en ändamålsenlig förvaltning, äro icke här tillämpade. Det synes förhålla sig så, som Chefen för Civildepartementet yttrat, att denna sak icke kan bedömas efter vanliga grunder för förvaltningen, utan att man deremot måste i denna fråga taga sin tillflykt till de personers omdömen, som ega specialkännedom om denna särskilda förvaltning. I stället för att använda den allmänna regeln för förvaltningen, att en hvar, som innehar en befattning, skall hafva bestämda göromål och bestämdt ansvar, synes deremot denna förvaltning ordnas efter en nära nog motsatt åsigt; *flera* göra här *samma* tjänst och ega *gemensamt* ansvar. Då man ser, att sådana allmänna principer, som jag nyss antydt, af de sakkunnige förklarats oanvändbara, inser man lätt, att denna förvaltning är af sådan natur, att man icke kan, utan särskild specialkännedom, förstå densamma, och därför har jag icke heller för min del kunnat medverka till någon betydligare förändring af det framlagda förslaget, utan måste nöja mig med den löneroglering, som blifvit föreslagen. Jag tror emellertid, att Representationen visserligen bör vara Regeringen tacksam därför, att denna sak blifvit genom en komité utredd och att i denna komité blifvit insatta personer, som ega insigt och erfarenhet i detta ämne; men jag tror dock icke destomindre, att denna förbindelse till Regeringen skulle kunnat i något hänseende ökas. Det har väckt min uppmärksamhet, att desse komiterade vid redogörelsen för sitt uppdrag så starkt framhållit, att jernvägsförvaltningen hos oss måste ordnas efter nationela förhållanden. Om förhållandet är sådant här, antager jag äfven, att detta blifvit iakttaget i andra länder vid ordnandet af denna angelägenhet, och jag föreställer mig därför, att, om man i en bok, som redogjorde för dessa förhållanden utomlands, sökte förskaffa sig insigt i denna sak, man icke deraf skulle få veta *huru* denna förvaltning i all-

mänhet *bör* inrättas, utan endast huru den i ett visst land på grund af der rådande nationela förhållanden *blifvit* inrättad. Lika säkert som det är, att komiterade underrättat sig om förhållandena på andra orter och dermed jemfört det föreliggande förslaget, lika säkert antager jag äfven, att de skulle kommit till den bästa grund, om det stått i deras förmåga att skilja bort det för hvarje land nationela och sedermera bibehålla endast det som vore allnängiltigt för ifrågavarande organisation. Derför hade det varit skäl, att Regeringen, jemte det den begagnat sig af dessa tre personer, som nu suttit i komitéen, i densamma inkallat äfven några personer med praktisk kännedom om utländska förhållanden och med förmåga att genom sin erfarenhet kunna skilja från hvad som vore nationelt och därför kunde falla bort, men deremot tillämpa det äfven för oss gällande. Jag tror detta hade varit ett riktigt sätt att tillvägagå, och då i Sverige finnas tvänne personer, som varit i tillfälle att under en längre tid deltaga i förvaltningen af jernvägarne på utländsk ort och inhemta kännedom om dervarande egendomligheter, tror jag, att Representationen skulle stått i ännu större förbindelse till Regeringen, om i komitéen blifvit inkallade Herrar Taube och Stieler, hvilka äro kände för stor insigt och erfarenhet uti såväl inländska som utländska förhållanden och som sålunda skulle varit de öfrige komiterade till stor nytta.

Emellertid står nu saken så, att man icke kan vända sig med några spörsmål till andra än komiterade. Vi hafva dock lyckau att bland denna Kammares ledamöter ega en af de komiterade, som äfven redan försvarat det ifrågavarande förslaget; och jag måste erkänna, att hans yttrande förekommit åtskilliga frågor, som jag eljest tänkt framställa, hvadan jag icke i dessa hänseenden vidare behöfver påkalla hans upplysningar. Med den värde ledamotens tillstånd ber jag dock att få fråga, huru man tänker sig anordnandet af de så kallade assistenternes göromål.

Om man läser 21, 27, 34, 35 och 37 paragraferna i Kongl. Propositionen, kan man svårligen komma till annan mening, än att det arbete, som egentligen skulle åligga styrelseledamöter, när som helst kunde hvälfvas på dessa assistenter, och det är svårt att inse, hvem som egentligen här skall bära ansvaret.

Det är alldeles nödvändigt, att den *betjening*, som användes för den egentliga trafiken, är så ordnad, att, i händelse en eller annan af denna betjening af någon orsak skulle blifva oförmögen att göra tjenst, det finnes andra som kunna bestrida hans göromål. Derpå hänger alltför mycket, för att man skulle kunna förbise denna viktiga omständighet. Men att ett lika förhållande eger rum äfven i afseende å *styrelsen*, hvars ledamöter äro de som egentligen skulle få begagna assistenter, kan jag icke inse. Om t. ex. en skena någorstädes ginge sönder och skulle ersättas med en annan, vore illa stäldt, om icke detta skulle kunna försiggå utan att någon af styrelsen behöfde härvid ingripa. Så är dock icke och *kan* icke heller vara förhållandet; och frågan blir då: hvartill tjena dessa assistenter? Det är visserligen för de fleste omöjligt att bedöma de göromål, som åligga styrelsen, men det synes dock, såsom om desse assistenter icke voro så alldeles behöffige.

I afseende på det antal tjenstemän som skulle erfordras, hafva vi här hört åtskilliga upplysningar och jemförelser, som i allmänhet varit

tillfredsställande; men det är dock ganska svårt för den mindre sakkunnige att fatta, hvarför icke blott de tjänstemän, som äro anställda vid trafiken, utan äfven cheferne skola kunna påräkna tretio dagars ledighet om året. Man kan häraf knappast draga annan slutsats, än att personalen sålunda vore en tolfedel större än hvad den borde vara, derest icke detta stadgande funnes. Det må vara, att denna supposition är för långt utsträckt, men hela systemet synes dock vara uppställt i ett visst sammanhang, och man har, enligt min tro, dervid allt för mycket sett embetsmännens fördel till godo. Emellertid har Utskottet, efter en omständlig undersökning, icke tillrott sig att föreslå någon egentlig förändring i afseende å Regeringens organisationsförslag. Man har endast ifrågasatt att sammanslå Trafikstyrelsen och Jernvägsstyrelsen, hvarjemte man satt i fråga att indraga trafikchefsplatsen och att borttaga de tvänne högsta graderna af de klasser, hvarefter lönerna utgå. Det är visserligen möjligt, att Utskottet misstagit sig, då det framställt dessa förslag; men jag tror dock, att de alla tre äro att hålla på, liksom jag icke kan annat än framhålla den meningen, jag i min reservation antydt, att nemligen felräkningspenningar, anmärkningsprocent eller premier böra tillkomma:

a) kassörer samt trafik- och telegrafstationernas uppbördspersonal, telräkningspenningar till bestämda belopp, som af styrelsen fastställas;

b) kontrollörer och kontorsskrifvare vid kontrollkontoret 10 procent å hvarje i stationernas räkenskaper af dem anmärkt och till återbetalning eller redovisning fastställt belopp; egande styrelsen med afseende å det anmärkta felets beskaffenhet bestämma, om anmärkningsprocenten skall i sin helhet eller endast till en del af den felande betalas;

c) lokomotivförare, eldare och vagnssmörjare samt annan betjening, till följd af hvars hushållning med materialier eller genom hvars nit och arbetsamhet väsentliga besparingar af utgifter åstadkommits, premier enligt särskilda, af styrelsen fastställda bestämmelser. Kongl. Maj:t har icke allenast föreslagit, att kassörer skola erhålla felräkningspenningar, kontrollörer och kontorsskrifvare anmärkningsprocent samt lokomotivförare premier för besparingar, utan derjemte ifrågasatt, att stationsbefälhafvare och andra, som icke hafva någon direkt befattning med kassa eller materialier, skulle, jemte sin lön, erhålla provisioner. Detta provisionssystem må nu vara riktigt eller icke, så har dock Riksdagen förut temligen enhälligt uttalat den åsigten, att dylika provisioner borde försvinna, och då man i *allmänhet* vill afskaffa dem, ser jag ingen anledning att här iuföra dem.

Hvad nu särskildt beträffar frågan om sammansläendet af Trafik- och Byggnadsstyrelsen, vill jag icke till besvarande upptaga alla de skäl, som härutinnan blitvit anförda, och aldraminst vill jag söka ingå i någon vederläggning af de skäl, Herr Murén begagnat, i synnerhet i sitt första anförande i denna fråga; de röra sig hufvudsakligen om de anslag, som i en framtid böra ifrågakomma för jernvägsbyggnader; men jag vill dock fästa uppmärksamheten på sammanhanget emellan dessa styrelser och inskränkningen af jernvägsbyggnaderna. Det ligger i sakens natur, att Trafikstyrelsen skall uppehålla sjelfva trafiken och därför vara försedd med alla de materialier, som äro erforderliga för att hålla banan i fullgodt skick. Denna styrelse måste således förskaffa sig alla de materialier, som

äfvén Byggnadsstyrelsen behöfver uppköpa. Det synes mig temligen tydligt, att dessa uppköp skulle kunna ske billigare, om de genom en och samma styrelse ombesörjdes, hvaremot nu de båda styrelserna täflande uppträda på marknaden. Redan härutinnan skulle åstadkommas stora besparingar. Jag kan vidare icke afhålla mig från att uttrycka den åsigtén, att de 50,000 riksdaler, som nu offras på Byggnadsstyrelsen, utgöra en alltför hög summa. Det är väl bekant, att enskilda jernvägsbolag mot en aflöning af vanligen 10 à 15,000 riksdaler anställt en person, som omhänderhaft hela ledningen af byggnadsföretaget. Jag kan icke finna, hvartför icke äfvén Staten skulle kunna genom användandet af en dylik person, ställd under erforderlig kontroll, tillgodogöra sig en motsvarande besparing.

Dessutom torde det vara klart, äfvén om man med en talare här till höger påstår, att dessa frågor endast kunna af sakkunnige bedömas, jag säger, det torde vara klart för hvar och en, att, då gränslinien emellan dessa båda styrelser omöjligen *kan* med någon noggrannhet uppdragas, häraf följer att konflikter mellan styrelserna skola uppkomma.

Då jag har ordet, hör jag icke underlåta att yttra mig om den delen af frågan, som, efter mitt förmenande, är den kinkigaste, nemligen aflöningen. Denna fråga förefaller mig särdeles svår att bedöma, emedan här tillämpas helt och hållet nya grundsatser för tjänstemännens aflöning. Här är nemligen fråga om tjänstemän, som icke äro oafsättlige och som icke på några vilkor kunna komma i åtnjutande af pensioner. Icke heller hafva desse tjänstemän, liksom många af Statens öfrige, tillfälle att på enskilda företag bereda sig inkomster, som understundom kunna öfverstiga de inkomster, de af Staten erhålla. Dessa skäl leda otvifvelaktigt till en högre aflöning för desse än för Statens öfrige tjänstemän; men detta gör äfvén, att den erfarenhet, jag kan ega i afseende å aflöningen af Statens öfrige tjänstemän, här är helt och hållet värdelös, utom hvad möjligen angår aflöningar af de inom sjelfva kansliet anställde tjänstemännen. Man kan mycket lätt bedöma, huru mycket som erfordras för att en människa skall kunna lifnära sig, och det är derföre lätt att bestämma *minimum* för aflöningen; men det är deremot så mycket svårare att här bestämma *maximum*.

Jag skulle för öfrigt gerna vilja törena mig med Herr Key i afseende å hans förslag till en förändrad redaktion af mom. a första punkten. Men jag fruktar för, att Kammaren i så fall skulle äfventyra, att icke denna skrifvelse framlades för Kongl. Maj:t. då Första Kammaren redan bifallit Utskottets förslag; häraf skulle åtminstone uppstå en konflikt, som droge långt ut på tiden; och jag anser af detta skäl det vara klokast att äfvén denna Kammare bifaller Utskottets förslag till skrifvelse.

Herr Key: Det torde tillåtas mig att såsom supplement till mitt anförande på förmiddagen tillägga några ord, dels till bemötande af åtskilliga anmärkningar, dels för att i vissa delar komplettera hvad jag då hade äran yttra.

Man har mot en sammanslagning af Trafik- och Byggnadsstyrelserna andragit diverse argument. Jag vågar dock tro, att man icke deri-

genom lyckats förtaga kraften och giltigheten af de skäl, som för en sådan sammanslagning blifvit anförda. Jag ber att till dessa få lägga ett ytterligare genom framdragandet af några fakta rörande de kostnader, som denna de begge styrelsernas skiljsmessa har till följd.

På förmiddagen uppgaf jag, att den årliga kostnadssumman för Byggnadsstyrelsen, hvilken år 1863 utgjorde 59,747 riksdaler 57 öre, år 1866 ökats till 68,033 riksdaler 49 öre, men jag ingick icke då i några detaljer i afseende härå. Af de dokument jag här har, hvilka, jag ber att få nämna detta med tacksamt erkännande, särdeles välvilligt lemnats från Byggnadsstyrelsens kammarkontor och som således äro officiella, af dessa dokument säger jag, inhemtas, att Byggnadsstyrelsen utbetalade 1866, det sista år till hvilket uppgifterna gå, för hushyra, ved och ljus en summa af icke mindre än 5,955 riksdaler 1 öre. Jag tager mig friheten sammanställa detta med ett annat faktum, att nemligen denna samma styrelse för jernvägens räkning exproprierat och innehar icke mindre än fyra hus här i hufvudstaden: det s. k. Fengerska huset, husen N:o 67 Mäster Samuelsgatan och N:o 17 Bryggaregatan; dessa tre hus äro dels uthyrda och dels begagnas de af jernvägens tjänstemän. Men det fjerde huset -- N:o 45 Clarabergsgatan -- står till större delen outhyrdt och obegagnadt; åtminstone läser för icke längesedan så varit förhållandet med en stor våning jemte flera smärre lägenheter i detsamma. Här inträffar således, att Staten eger fyra hus, af hvilka flera äro belägna vid reel gata och i hvilka finnes flera, dels lämpliga, dels outhyrda lokaler, under det att den för Byggnadsstyrelsens räkning förhyr en stortad våning vid Drottninggatan. Jag vågar hemställa till Eder, mina Herrar, huruvida icke äfven detta förhållande kan anses såsom ett bidrag till de onödiga biomkostnader, de fauxfrais, som åtfölja skiljsmessa mellan de båda styrelserna?

Den ärade representanten från Gefle har haft åtskilligt att anmärka mot mitt yttrande på förmiddagen. Jag erkänner villigt hans stora insigter i jernvägssaker; men vågar påstå, att, ehuru jag icke i hithörande ämnen tillerkänner mig samma sakkunskap, jag hvarken af honom funnit mig vederlagd eller i fråga om svenska jernvägarnes framtid eger mindre lifligt intresse. Den ärade talaren har bestridt, att driftkostnaden för Statens jernvägar, per banmil räknadt, skulle vara så stor, som jag uppgifvit. Jag ber att med hänsyn härtill få hänvisa den värde talaren till Kongl. Maj:ts Proposition i ämnet, der på pag. 87 totalutgifterna för Statens jernvägstrafik för år 1867 äro upptagna till 3,504,700 riksdaler och utgiftssumman per banmil belöper sig till 36,480 riksdaler. I samma nädiga Proposition finnas dessa utgifter för år 1869 förslagsvis upptagna till en totalsumma af 4,143,000 riksdaler. Afdrager jag derifrån 200,000 riksdaler, hvilket belopp skulle utgå till nybyggnad, och 400,000 riksdaler till rails och sleepers, får jag en rest af 3,543,000 riksdaler, hvilken summa, dividerad med 100 -- ty ungefär så många mil utgör den trafikerade jernvägssträckan -- gifver mig i qvot 35,430 riksdaler, eller samma belopp 35,000 riksdaler, hvartill jag på förmiddagen uppgaf mig hafva beräknat driftkostnaden per banmil. Jag nämnde också vid sagda tillfälle, att samma kostnad för samma väglängd vid Borås-banan icke uppgått till mera än omkring 16,000 riksdaler -- en uppgift som jag har

från ordföranden i denna banas direktion. Samme ärade talare från Gefle upplyste, att enligt hans kalkyl kostnaderna vid Gefle—Dala-banan för hvarje banmil belöpa sig till 14,482 riksdaler (såvida jag icke allt för mycket misstager mig, var detta den uppgifna summan), under det att Statens banor efter hans förmenande skulle kosta 17,425 riksdaler per banmil och att detta i proportion skulle vara billigare. Jag vill låta vid dessa siffror bero dock utan att godkänna dem, men jag erinrar om det faktum, som är oss litet hvar bekant, att Gefle-banan i ett afseende åtminstone är högst olik statsbanorna, nemligen deruti att den bär sig alldeles förträffligt, och att trafiken på densamma är i proportion vida liffigare och större, samt alltså kräfvande proportionaliter större uppsättning.

I sammanhang härmed torde jag få fästa uppmärksamheten på, att man, i min tanke, begått ett misstag — något hvartill jag tror att äfven Herr Chefen för Civildepartementet i förmiddags i förevarande fall gjorde sig skyldig — nemligen att, vid en jemförelse mellan olika omkostnader för olika jernbanor, taga i betraktande hufvudsakligen väglängden och icke trafiken. Mig synes det vid en dylik jemförelse vara högst väsendtligt att taga noggrannt reda på antalet passagerare, som trafikera, och massan af varor, som fraktas på banorna. Går man ut från denna, som jag förmodar, fullt rigtiga förutsättning, torde man erhålla ett annat resultat i afseende å kostnaden per mil för våra statsbanor, jemförda med de utländska, än det, hvartill de velat komma, som försvara vår närvarande jernvägsorganisation. Det är en väsendtlig skilnad, det bör åtminstone vara det, mellan banor som blott hafva 2 å 3 tåg om dagen såsom våra, och dem som hafva 20 å 30, stundom ännu flera, och af dessa en stor del nattåg. Det är en stor skilnad i trafik mellan våra banor med några tusen vagnar och t. ex. de franska med öfver 100,000 vagnar. År 1865 transporterades å de franska jernbanorna icke mindre än 84,000,000 resande; på våra statsbanor samma år ej fullt 1,100,000.

Härtill kommer vidare en omständighet, som ansenligt fördyrar trafikskötseln å en stor del utländska banor, nemligen den betydliga transitofarten, hvartill motstycke hos oss alldeles saknas. När man betänker, att vagnarne ofta gå från Belgien till Ryssland eller från Ungern till Frankrike och samma väg tillbaka igen, kan man lätt föreställa sig, hvad det erfordras att hålla ordning på all denna vidlyftiga materiel, passerande genom främmande mellanliggande länder. Då man vidare tager i betraktande, att de flesta af dessa banor äro dubbelspåriga, och att de, såsom jag förut nämnt, gå med oupphörliga dag- och nattåg, är tydligt, att allt detta måste kräva en större påpasslighet och till följd deraf en större personal, än som kan vara behöflig på våra svenska banor, der trainen esomoftast passerar stationer utan att hvarken uppsamla passagerare eller gods.

Till försvar för den af Kongl. Maj:t föreslagna organisationen af vårt jernvägsväsende har man här också åberopat det Betänkande, som blifvit afgifvet utaf den af Kongl. Maj:t till frågans utredning nedsatta komité. Jag tager mig friheten att af den värde representanten från Gefle, som sjelf varit ledamot af nämnda komité, få utbedja mig en förklaring öfver hvad komiterade menat, då de, bland annat till försvar för distriktchefernes bibehållande, säga, "att det ligger i styrelseformens natur och, sär-

skildt för jernvägsförvaltningen, i de årligen ökade göromålens mängd, att styrelsens ledamöter dagligen äro tillstädes på sina embetsrum, hvarigenom båda öfverdirektörerna, eller åtminstone endera, förhindras att under längre tider vara skiljde från sin egentliga befattning vid styrelsen för att ute å distrikten inspektera och deltaga i detaljerna af hvad till deras förvaltningsgrenar hörer, och att *i allt fall deras förmåga att verksamt handhafva de yttre göromålen vid en framskriden ålder minskas*. Om det icke är meningen, att jernvägstjensmännen skola efter tur och anciennitet avancera hela vägen upp till öfverdirektörer, kan jag icke förstå, hvarför just dessa öfverdirektörer alltid skola vara äldre än vederbörande distrikchefer, ty liksom en kapten ofta går förbi en major till öfverstelöjtnant och chef, kan man ju tänka sig, att en särdeles talangfull ban-, maskin- eller trafikdirektör skulle kunna gå förbi distrikchefen till öfverdirektör. Har man icke något häremot, och det sålunda kunde hända att öfverdirektören vore yngre eller åtminstone icke äldre än distrikchefen, så återstår att förklara hvarför den sednare skulle längre bibehålla sin ungdomskraft än den förre. Om öfverdirektörerna åldras, ser jag intet hinder för distrikcheferna att göra detsamma. Att desse sistnämndes tjenstebefattning skulle befria dem från att underkasta sig samma naturens ordning som andra menniskor torde väl icke vara komiterades mening, och således, hur man ser saken, lärer detta komiterades argument för behöfligheten af distrikchefer icke hålla stånd.

Medan jag har ordet, kan jag icke underlåta att erinra om en annan sak, och jag beklagar, att Herr Chefen för Civildepartementet icke är här närvarande, då han säkerligen och aldrabäst är i stånd att härutinnan lemna upplysning. Vid 1863 års riksdag hemställde Stats-Utskottet i sitt Utlåtande N:o 87 bland annat: "att Rikets Ständer måtte i nåder anhålla, det Kongl. Maj:t behagade låta utarbete och af trycket utgifva en teknisk-ekonomisk beskrifning öfver de för Statens räkning utförda jernvägsbyggnader samt till bestridande härför till Kongl. Maj:ts disposition anvisa ett förslagsanslag af 10,000 riksdaler riksmünt att i mån af behof utbetalas". Dessa 10,000 riksdaler beviljades ibland anslagen under den sjette hufvudtiteln, och ärendet finnes uti Riksdagsbeslutet för nyssnämnde riksdag upptaget. Jag skulle vara särdeles tacksam för att få veta, huru ifrågavarande anslag blifvit användt; så vidt jag har mig bekant, har icke något resultat deraf varit synligt.

Jag har under den pågående diskussionen hört berättas, att Första Kammaren skulle hafva bifallit båda punkterna af mom a) i Utskottets förslag och hört i sammanhang dermed den invändning göras, att ett antagande af mitt redaktionsförslag i förmiddags skulle hafva till påföljd, att skrifvelsen till Kongl. Maj:t komme att förfalla. Jag är öfvertygad, att ett skarpt beslut af Andra Kammaren, jemfördt med och tillagdt Första Kammarens bifall till Stats-Utskottets hemställan, skulle, i sjelfva verket, kraftigare än en skrifvelse med inskränktare yrkanden, sådana som Utskottets, bidraga till att vid nästa riksdag framläggas en jernvägsstat, der större besparingar iakttagas än i den nuvarande, och det är under förhoppning, att Kammarens ärade ledamöter dela denna uppfattning, som jag tager mig friheten hos Herr Talmannen förnya min anhållan om proposition på mitt förslag.

Herr Hierta: Jag har icke för afsigt att ingå i några detaljer, hvaraf här redan blifvit tillräckligt anfördt, och jag tror icke heller att man mot Utskottets förslag behöfver åberopa hvad ingen har förnekat, nemligen att våra jernvägar handhafvas icke blott oklanderligt utan äfven berömvärdt. Detta tror jag ej man behöfver uppställa såsom motsats mot möjligheten af någon inskränkning i kostnad.

På förmiddagen hörde jag en talare, som sade, att man i början af jernvägsförslagen hade hört invändas mot desamma, bland annat, att "svenska folket bestode af så många supare, att det icke skulle kunna sköta sina jernvägar". Jag ber blott få erinra, att detta är ett sjelfskapadt inkast, ty jag har åtminstone aldrig hört sådant anföras. Jag vill ej heller förringa kraften af det argument mot Utskottet, att jernvägsrestaurationserna förse sina kunder med förfriskningar mot särdeles billigt pris, jag går till och med så långt, att jag hyser den största beundran öfver den förre Jernvägsstyrelsens förmåga att för Rikets Ständer arrangera utmärkta frukostar.

Jag vill endast säga några ord, utan att ingå i detaljer, om Utskottets berättigande att framlägga några önsknings, hvilket är det enda som jag anser ligga i förevarande Betänkande. Jag tror således icke heller, att man behöfver bemöta det argument, som af Herr Chefen för Civildepartementet här blifvit anfördt, att tusentals menniskolif äro beroende af en tillräcklig tillsyn å jernvägarne. Detta finnes ingen som icke erkänner. Men om man vill ställa sig på den ståndpunkt Representationen innehar, så, och då Kongl. Maj:t inkommit med stat för Jernvägstrafikstyrelsen, tror jag, att det finnes vissa antecedentier, som kunna göra Representationen berättigad att sätta i fråga, huruvida största möjliga hushållning blifvit iakttagen vid uppgörandet af denna stat.

Herr Chefen för Civildepartementet har framhållit, att man ej borde af sympathi för en sjelffattad mening opponera sig mot hvad Kongl. Maj:t efter mogen pröfning af sakkunnige mäns omdöme föreslagit. Jag ber då få fästa uppmärksamheten på, hvilka begrepp om jernvägshushållning kommit till Representationen, och hvilka åsichter Representationen kunnat derutaf erhålla. Det har visat sig, dels under byggandet af Statens stambanor och dels äfven sedan dessa blifvit färdiga, att vid jemtörelse med enskilda banor de sednare blifvit byggda för betydligt billigare pris. Med erkännande af den förste chefens utmärkta förmåga att låta arbetena gå friskt undan, så att intet fattades i afseende på tiden, emedan allt blef färdigt förr än utlofvadt var, en förmåga i hvilken han var ojemförlig, så torde dock icke vara oberättigadt sätta i fråga, huruvida allt gick till väga med största möjliga hushållning. Om detta tvivel har fått insteg hos oss litet hvar, i afseende på hushållningen vid byggandet, så torde desamma med något skäl äfven kunna sträcka sig till frågan om trafikens ordnande och sjelfva organisationen af den byråkrati, hvaraf den består. Man har åberopat sig på komitéen.

Huru har det emellertid tillgått vid denna omtalade komitées bildande? Chefen för Civildepartementet har sagt, att den förste chefen, som äfven byggde jernvägarne, har blifvit tillsatt såsom den främste i komitéen, att yttra sig öfver reduktion i två styrelser, hvars båda chefer förut arbetat tillsammans med honom både vid byggandet och trafikens organisation.

Det är således i det aldra närmaste sitt eget verk — ty han hade vid nämnda organisation ensam den afgörande viljan — som han har varit satt att bedöma. Jag frågar om man kan begära, att han under sådana förhållanden skulle alltför noga nagelfara med detta förslag.

En annan talare har önskat, att äfven andra och flera personer blifvit i denna komité inkallade. Denna åsigt är äfven min. Och jag vill tillägga, att en så vidt omfattande organisation väl kunnat behöfva något längre tid än som kommit densamma till del, för att pröfningen af så många och olika saker icke skulle blifva förhastad. Jag säger icke detta för att påstå att något origtigt legat uti detta förfarande, utan blott såsom en tanke, en önskan — vid hvilken Kongl. Maj:t kan fästa det afseende han behagar — huruvida icke något mera hushållning möjligen kan ega rum.

Jag skall icke vidare upptaga tiden med att bemöta hvad Chefen för Civildepartementet anført såsom stöd för sin åsigt från utländska förhållanden, ty jag tror att detta redan till fullo blifvit besvaradt. Huru härmed än må vara, så tror jag dock, att Representationen icke är oberättigad att, om hon ser på summan i sin helhet, göra de anmärkningar, som här blifvit framställda. Och i denna ställning befann sig Utskottet.

Det har blifvit erkändt, att Utskottet icke visat alltför öfverdrifna anspråk på sjelfkloket eller förmåga att kunna intränga i det djupa af saken, genom det resultat hvartill Utskottet kommit. För min del tror jag dock, att det ligger en tillräcklig anledning att göra en hemställan till Kongl. Maj:t om de anmärkningar som här blifvit framhållna.

För öfrigt anser jag, att denna Kammare har skäl att biträda Utskottets framställning synnerligast som densamma redan är antagen af Första Kammaren.

Herr Stråle: På förmiddagen begärde jag ordet med anledning af ett yttrande som här fälldes och som jag ej kan med tystnad förbigå. Och lyckligare än den näst föregående talaren, finner jag, att detta mitt yttrande får ega rum i närvaro af Chefen för Civildepartementet, som sjelf gifvit anledning dertill. Herr Civilministern behagade nenligen uttala den förhoppning, att icke Kammaren måtte tillerkänna en eller annan representants yttrande någon afgörande vikt i denna fråga. Jag är fullkomligt öfverens med honom så till vida, att ingen annan vikt må tillerkännas den ene eller den andre representantens yttrande, än hvad som rör de sakhållanden som blifvit framhållna. Om jag under förmiddagen framställde en eller annan anmärkning i afseende på den uppgjorda staten för Trafikstyrelsen, och jag möjligen uttalade mig något positivt deremot, så var detta derföre att Stats-Utskottet förlagt Kammaren denna stat så sent, att man genom en återremiss icke kunde vinna någonting. Af handlingarne synes, att Kongl. Maj:ts Proposition redan den 2 Mars inkom till Stats-Utskottet. Jag vågar visserligen icke med anledning häraf på något sätt klandra Utskottet, men hade detta Betänkande tidigare inkommit till Kammaren, så hade åtminstone jag af de framställda anmärkningarne tagit mig en ganska giltig anledning att yrka återremiss. Emellertid vill jag dock fortfarande bestrida att, äfven om man icke är sakkunnig eller haft den förmånen att sitta i komitéen, man dock har rättighet så väl som skyl-

dighet att till protokollet uttala de åsikter, hvartill man kommit. Det vore illa stäldt, om här ingen diskussion fördes annat än emellan sakkunnige män, synnerligast när frågan gäller fastställande af utgiftsstat för embetsmän, ty då kunde man lätt råka ut för missödet, att desse icke erkände sakkännedom hos andre än sig sjelfve, och således måste jag och alla andra, som icke tillhöra denna kategori, anses icke sakkunnige.

En annan talare, representant från Göteborg, har påstått, att detaljerna af denna stats uppgörande borde tillkomma Regeringen ensam. Men hvartill tjenar det då att framlägga detaljerna för Representationen, om icke Representationen skulle ega rättighet att uttala de åsikter, hvartill man kommer genom att studera dessa förslag. I så fall kunna vi ju så gerna få hela statsregleringen i en klump och helt enkelt säga ja eller nej, såsom det tillgår i åtskilliga konstitutionela länder. Men när en stat framlägges, så äro vi skyldige att taga kännedom om den och försvara våra åsikter, tills vi blifva öfvertygade att vi haft orätt. Men, som jag sagt, hade Betänkandet kommit tidigare, så skulle jag yrkat återremiss; men nu har man endast att antingen blindt säga ja till allt, eller ock att uttala de betänkligheter, hvartill Utskottets förslag kan gifva anledning.

Civilministern yttrade äfven, att man ej borde tilltro sig, att mot hvad desse sakkunnige komiterade tillstyrkt, minska staten för Trafikstyrelsen, då tusentals människolif berodde på den ordning och säkerhet, hvarmed denna förvaltning i dess minsta grenar handhafvas. Jag instämmer med honom fullkomligt deruti, att man icke bör minska uppsigten, och jag gör det så mycket heldre, som jag sjelf ofta måste begagna detta kommunikationsmedel. Här har för öfrigt icke satts i fråga att minska uppsigten, utan snarare att öka den. Men då vi nu äro fullt belätne med förhållandena sådana de äro, så förefinnes ingen anledning att öka en uppsigt, som redan är ganska tillfredsställande.

En annan talare har sagt, att lönerna till trafiktjenstemännen icke äro större än de böra vara. Jag instämmer med honom så till vida att, hvad beträffar lokomotivförare och konduktörer och dylika eller i allmänhet dem, som hafva närmaste uppsigten öfver transporten af personer och egendom, man verkligen träffat ett ganska lyckligt lagom. Men jag vågar fortfarande betvifla, huruvida denna sakkunniga komité granskat förslaget lika noga, i hvad det rör lönerna till byråchefen, sekreteraren, kamereraren, ombudsmannen och arkitekten.

Samme talare uppdrog på förmiddagen en jämförelse mellan de svenska jernvägarne och åtskilliga utländska. Jag uppfattade ej alla namn han uppgaf, men det var emellertid de mest trafikerade banorna å kontinenten. Jag tror, att alla jämförelser halta, och denna icke minst. Svårigen kunna vi väl jämföra våra banor med sådana som Kölner-Mindenen och Londoner-banorna, der tåg hvarje tionde minut passera. Det ligger i sakens natur, att, der trafiken är så mycket lifvigare än här, det skall erfordras ett betydligt större antal personer än hos oss, der, om jag minnes rätt, från hufvudstaden gå endast tre persontåg om dagen.

Vidare yttrade samme talare i afseende på mina betänkligheter att tillsätta ombudsman, att Trafikstyrelsen är i behof af juridiskt biträde. Detta har jag aldrig betviflat, men jag anser, att man hädanefter som hittills kan hjälpa sig med ett tillfälligt sådant, synnerligast nu sedan man

lyckats uppnå större ordning i förvaltningen af det hela. Och man skulle till och med kunna gå så långt, att, då Trafikstyrelsen har en sekreterare med 4,000 riksdalers lön, så kunde man väl hos honom förutsätta juridisk bildning, så att han, när så erfordrades, kunde bevaka Trafikstyrelsens intresse. Men äfven om så icke skulle vara förhållandet, så föreställer jag mig, att Trafikstyrelsen nu icke har så stora och många tvister, att man behöfver ett ständigt biträde, utan fortfarande kan anlita lämplig person vid erforderliga tillfällen.

En annan talare från Göteborg lät oss på förmiddagen veta, att det finnes i England ingenjörer, som hafva ända till 1,000 £ sterling och dertöre hafva uppsigt öfver hela embetsverket. För min del skulle jag med nöje betala denna summa, och jag tror äfven, att vi Svenskar skulle vara belättna att få en sådan i stället för hela detta embetsverk. Men jag får tillägga, att sådana ingenjörer anställas på ett, två och tre år, och att arfvodet är för denna korta tid, och det kan således icke jemföras med denna fråga, der arfvodet skall utgå för alla evigheters evigheter.

Slutligen vill jag tillägga, att, sedan representanten från Södra Tjust återtagit sitt förslag angående förändring af första punkten, och jag icke rönt något understöd i mitt yrkande, så afstår äfven jag derifrån och yrkar afslag å andra punkten samt förenar mig med Herr Key i hans afgifna förslag om förändrad formulering af denna punkt.

Herr Ridderstad: Den, som under några års lopp betraktat de strider, som inom Representationen förekommit med afseende på våra jernvägar och deras styrelse, måste slutligen intagas af ett verkligt missmod. Så långt jag minnes tillbaka, hafva dessa strider splittrat Representationen i partier, söndrat åsigtter och meningar, samt till och med kommit gamla vänskapsband att brista. Man har visserligen kommit till resultat, men först efter att hafva lagt på sitt sinne det smärtande minnet af alla dessa splittringar och söndringar. Det är då icke underligt, om landet äfven fattats af ett visst misstroende mot Riksdagens sätt att behandla denna sak, och att så skett, hafva vi mer än väl erfarit genom tidningarne, som härutinnan framburit landets opinion. Skälet till alla dessa strider och allt detta obehag har emellertid varit det, att man saknat en verklig enhet och en verklig plan för våra jernvägars styrelse och förvaltning. Om en enskild industridkare eller fabriksegare beslutar sig för ett företag, så beräknar han förut dess omfång och öfverväger noga alla dess detaljer samt kostnaden för det hela, och sedan skaffar han sig — i fall lån behöfver upptagas — den lånesumma, som för ändamålet behöfves; i hvilket fall han helst söker att få hela summan på ett enda ställe, under reserveradt rätt att lyfta den efter behof, emedan detta gifver honom en viss säkerhet och tillfredsställelse; men icke ställer han sig gerna så oklokt, att han lånar — år efter år, dag efter dag — allt efter som arbetet småningom fortskrider. Nu är det emellertid så, att, om man granskar Riksdagarnes sätt att behandla detta ärende, så kan man deruti på sin höjd finna en svag *skymt* af en verklig plan så i ena som andra afseendet, men icke heller något vidare. Man förmärker en sådan *skymt* dertill redan år 1853, då Kongl. Maj:t tillsatte en komité för behandling af jernvägsfrågan. Det

jernvägsbetänkande, som denna komité framlade för 1856—57 årens riksdag, framställer planen för den vestra, södra, östra, norra och nordvestra stambanan, jente sammanbindningsbanan mellan den norra och vestra genom Westmanland. Om det då hade funnits beräkning och öfverlägsen klockhet, så hade Riksdagen säkerligen sökt att fatta tro till denna plan, emedan den synes motsvara alla välberäknade anspråk, och man hade då kunnat i en summa beräkna hela totalkostnaden samt upptaga ett stort lån på en gång, i stället för att, såsom nu skett, låna en liten summa då och då, under det att Riksdagen tvistar inom sig, och hvarje representant säger, sedan han fått banan genom sin ort färdig, att "nu skola vi sluta." Så har det icke dessmindre tillgått, och detta *måste* framkalla misstroende inom landet. Vidare skyntar man jernväl äfven en tillstymmelse till plan vid 1862—63 årens riksdag. Rikets Ständer hade nemligen, till följd af den växande ekonomiska förvaltningen vid de redan färdiga banorna samt de ännu alltjemnt pågående byggnadsarbetena vid de nya banorna, till hvilka anslag redan beviljats, den 7 Maj 1860 ingått till Kongl. Maj:t med en skrifvelse, hvari anhölls, att jernvägarnes styrelse skulle fördelas på två särskilda embetsverk, ett för byggnaderna och ett för trafiken. På grund häraf framlade Kongl. Maj:t till 1862—63 årens Riksdag ett förslag, och protokollet från denna riksdag kunna intyga, att åtskillige af dem, som nu talat för de båda styrelsernas sammanslående till en, då yttrade sig till förmån för deras särskiljande. Vi hafva nu år 1868, och man kan säga, att opinionen under en tid af mindre än 5 år helt och hållet kastat om. Men — jag frågar — kan det väl vara tid att nu förena dessa båda styrelser, då det af jernvägskomiténs berättelse visar sig, att vi ännu hafva betydliga sträckor obbyggda? Jag tror icke, att tiden är väl vald dertill. För öfrigt anser jag mig i de delars af vårt land intresse, hvilka icke ännu hafva fått jernväg, kunna säga, att deras anspråk icke kunna tillbakavisas, och de delar, som redan hafva fått sina jernvägar, skola icke kunna nedtysta dem, som ännu äro i saknad deraf. Det vore allt för vidlyftigt att här ingå i en närmare förklaring öfver dessa anspråks större eller mindre giltighet, men de mäta sig fullt ut med deras, hvilka redan blifvit tillgodosedda, vare sig man betraktar saken från politisk, militärisk eller statsekonomisk synpunkt. Man talar om, att jernvägsmedlen böra upplånas, för att till en del äfven tynga på kommande släkten, därför att sjelfva jernvägsföretagen företrädesvis komma just framtiden till gagn, och jag kan, för min del, ej annat än gilla denna åsigt; men handlar man då icke — i ögonen fallande — oriktigt, när man fordrar, att de landsdelar, som icke få några jernvägar, likväl skola deltaga i betalandet af dessa lån, lika med dem som erhålla jernvägar? Dessa förhållanden stå visserligen i full motsats till hvarandra; men säkert är ändock, att vid jämförelse dem emellan väga de dock olika i vägskålen.

Man har här sagt, att Trafikstyrelsen är hufvudsak och Byggnadsstyrelsen endast en bisak, som måste sortera under den förra. Jag erkänner med nöje, att Trafikstyrelsen är af den största vikt, emedan den har att ordna det byggda och uppbära inkomsten därför m. m.; men å andra sidan är Byggnadsstyrelsen äfven en väsendtlig del af det hela. De äro tvänne stora grenar af ett och samma industriella företag, den ena för att *bygga* och den andra för att *vårda*, och det är en ganska stor

skilnad emellan dem; de fordra olika kunskaper och olika verksamhet, och jag tror således icke, att de lämpligen kunna sammanföras under en och samma chef. Man måste i fråga om våra jernvägars såväl anläggande som administration tillvägagå med den största uppmärksamhet i båda fallen, så att man motsvarar landets anspråk å ena sidan och icke slösar å den andra, utan så mycket som möjligt ser landets behof och fordringar till godo. Men den största och viktigaste delen af landet utgöres af jordbruket, och om jordbruket någonsin skall kunna höjas, så är det just genom jernvägarne. Det förundrar mig dertfore, att en man, som tillhör det s. k. landtmannapartiet, kunnat yttra sig emot jernvägarne skyndsamma fortsättande. För min del anser jag jernvägssystemets fullbordning utgöra det förnämsta livsvilkoret för hela vårt lands materiela utveckling.

Man säger, att vårt land är fattigt, men jag tror icke att det är så fattigt, som så många af landets egna innevånare sjelfve påstå, men om så äfven vore, så kan man med allt skäl påstå, att det är just genom jernvägarne, som landet skulle kunna höjas till rikedom; hvad är det väl som höjt England, Frankrike, Belgien, Schweiz med flera länder? Det är jernvägarne. Jemför man dessa länder, sådana de voro före jernvägarne anläggande och sådana de sedan blifvit, så finner man att de hafva höjt sin industri 50, ja kanske 100 procent; och det är icke omöjligt, att äfven vårt land likaledes så kunde höjas. Sverige eger nemligen i många hänseenden en god och för odlingen benägen natur. Det finnes nemligen intet land, som under ett så nordligt läge har ett så mildt klimat som den skandinaviska halfön.

Med afseende på den andra punkten skulle det vara tillräckligt upplysande att citera hvad å sidan 15 i Kongl Maj:ts nådiga Proposition anføres om jernvägstjenstemännens åligganden, och hvaraf synes att desse tjenstemän äro vida mera upptagne af göromål än deras vederlikar inom andra förvaltningsgrenar. Jag kan således icke ingå på någon nedsättning i dessa löner, under hvad Kongl. Maj:t föreslagit, utan yrkar jag bifall till den nådiga Propositionen med afslag å Utskottets hemställan.

Herr Ocklind: Det är naturligtvis representantens både rätt och pligt att söka åstadkomma besparing, der så ske kan, utan att det allmänna derigenom blir lidande. Hvad nu ifrågavarande förslag angår, så erkänner jag öppet, att jag vid första genomläsningen deraf ansåg det särdeles lämpligt; men då jag genom upplysningar af sakkunnige personer blifvit öfvertygad, att den ekonomiska vinsten, som afses genom bifall till den föredragna punkten, möjligen fås på bekostnad af den trygghet till lif och egendom, som trafikanterne ega genom den nuvarande anordningen, så kan jag icke annat än yrka afslag på Utskottets hemställan.

Emot ett yttrande af en representant på Stockholms-bänken, att denna trygghet skulle bero af tjenstemännens antal, vill jag endast anmärka, att jag anser tryggheten och säkerheten i främsta rummet närröra deraf, att anordningen är god och ändamålsenlig; vore den icke det, så skulle icke ens ett mångdubbelt större antal tjenstemän förslå.

Herr Jöns Pehrsson: Jag hade ej ämnat begära ordet i denna fråga, om icke representanten från Gefle gifvit mig en osökt anledning

dertill. Han sade nemligen under förmiddagen, att vi skulle vara tack-samme, om vi icke finge mera utgifter för våra jernvägar än vi nu hafva. Och jag tror han har rätt. Ty granska vi Trafikstyrelsens berättelser för 1866, så finna vi, att sedan 1866 personalen ökats med 220 individer, under det banans längd ökats med endast 6,10 mil. Vidare framgår af nämnda berättelse, att utgiftsstaten för 1869 öfverstiger den för 1866 med omkring 937,000 riksdaler. För mig är det naturligtvis svårt att säga, hvar-ifrån denna betydliga tillökning härleder sig, men nog förefaller det mig, som det icke vore så nödvändigt att hafva en så stor personal. Önskvärdheten af nedsättning i personalen har nog här uttalats, men ingen har gifvit någon vägledning hvari denna minskning borde bestå.

Må det därför tillåtas mig att gifva en fingervisning i detta syfte. Jag bor helt nära södra stambanan, och känner således temligen noga huru der går till. Det finnes en station, som heter Ousby, hvarest en stationsinspektör, en bokhållare och en biljettförsäljare aflönas. Denna station har hufvudsakligast godstrafik, och desse tjenstemän hafva ej mer än några timmars arbete om dagen derest det kunde sammanföras; hvar-före det för mig är alldeles klart, att der kunde trafiken ganska väl hand-hafvas med mindre personal.

En annan omständighet är den mängd af banmästare, baningeniörer med flera som öfverallt finnas. År 1866 funnos på våra 94 stationer icke mindre än 107 banmästare; deras antal skulle kunna minskas med hälft-en, i fall man vidtog den anordningen att låta hvar och en få en större sträcka att öfvervaka, hvilket utan risk skulle gå för sig med tillhjälp af den svärm af banvakter som nu finnes. Vidare tror jag icke heller, att baningeniörerna hafva full sysselsättning, åtminstone vet jag att så är för-hållandet med den som är stationerad i Alfvesta, ty han gör sig mycket ofta ärenden ett stycke uppåt banan, der han har sin svärfar, och reser allt emellanåt in till Wexjö. Jag vill ej påstå, att detta sker med veder-börlig tillåtelse, tvärtom är jag fullt öfvertygad, att, om Trafikstyrelsen visste något derom, detta inrotade onda nog skulle snart vara afhjelpt. För öfrigt skulle det ju också vara bra hårdt att kasta dessa på bar backe, så mycket mer som jag tror mig veta, att nuvarande Trafikstyrelsen söker så mycket möjligt är förminska personalen. Men emellertid tror jag, att besparingen af dessa banmästare och baningeniörer jemte en lika be-fogad besparing i den mängd biljettförsäljare med flere, som nu till ett onaturligt antal finnas å våra jernvägsstationer, skulle inbespara Stats-verket årligen omkring 100,000 riksdaler.

Mig synes därför skäligt, att Riksdagen här uttalar sina åsigter, till rättesnöre för Regeringen och Trafikstyrelsen, nästa gång förslaget fram-kommer. Om vi skola gå ut med att betala räntan å anläggningskapitalet, så blir en sådan inskränkning nödvändig, då räntan är hög, och en gan-ska stor summa dessutom går till utlandet för de stenkol, som måste in-föras från England för jernvägarnes drifvande.

Då jag emellertid nu ej tror, att vi kunna hoppas någon betydligare nedsättning, så inskränker jag mig att yrka bifall till Herr Keys förslag.

Man har sagt, att andra punkten i mom. a är bifallen af Första Kammaren, men jag tror man misstagit sig, och att endast första punkten

är bifallen; och detta bör således icke inverka på vårt beslut: jag yrkar därför bifall till Herr Keys förslag.

Herr Hedlund: Det var en ganska riktig varning vi mottogo från Statsråds-bänken, att icke tillerkänna den enskilde representantens ord en afgörande vikt uti en fråga sådan som den nu förevarande. Man kan visserligen å andra sidan icke begära, att alla, som här uppträda, skola ega speciel sakkänedom, utan må man medgifva, att äfven de *icke*-sakkunnige yttra sig; men *en* sak måste man fordra, nemligen att de skola söka till att henta sina uppgifter från *rena* källor, och att, när förberedande möten hållas, man till dem inbjuder personer med verklig sakkunskap, undvikande att göra allvarliga saker till ämnen för svadronader, hvilka icke ens kunna ursäktas genom en nyss förut intagen middagsmåltid. En särskild rättighet till ett sådant uttalande synes man kunna ega, då sakförhållanden anföras, hvilka kunna leda till Riksdagens beslut. Till dessa allmänna betraktelser har jag föranlotts af åtskilliga uppgifter, som här framställdes under förmiddagens diskussion.

Så har ibland annat, såsom exempel på slitningen emellan de båda Jernvägsstyrelserna anförts, att Byggnadsstyrelsen, i stället för att öfverenskomma med Trafikstyrelsen om, att räl- och annan jernvägsmateriel, som från England för Byggnadsstyrelsens räkning inkomma till Göteborg, mottagas af några bland de der stationerade trafik-tjenstemännen, användt ett särskildt ombud, som därför uppburit ett arvode af 1,200 riksdaler. Nu har jag emellertid af chefen för Byggnadsstyrelsen, med hvilken jag i middags sammanträffade, erfarit, att detta förhållande beror icke på någon slitning emellan de båda styrelserna, utan tvärtom på en ömsesidig öfverenskommelse dem emellan. Saken är nemligen helt enkelt den, att materialförvaltaren i Göteborg fått detta uppdrag; men för att kunna nöjaktigt fullgöra detsamma, måste han hafva ett biträde, och det är just detta biträde, som Byggnadsstyrelsen måst betala med 1,200 riksdaler. Huru man än må bedöma denna sak, så synes den åtminstone icke bevisa den slitning styrelserna emellan, på hvilken den likväl anfördes såsom ett exempel.

Äfvenledes har jag fått upplysning om huru det förhåller sig med den anmärkta stenkolskonsumtionen, men jag anser det vara öfverflödigt att här närmare redogöra därför; hela saken reducerar sig alltnog till samma kategori som Laxå-historien, hvilken spelade en roll vid den förra riksdagen.

Man synes mig dock kunna hafva ett billigt anspråk derpå, att den, som inom en riksförsamling vill framställa anmärkningar af ifrågavarande art, förut bör på vederbörlig ort söka nödiga upplysningar; han slipper då framkomma med uppgifter, som äro minst sagdt vilseledande.

Det talades i förmiddags äfven om de hyresbelopp, som Byggnadsstyrelsen ådragit sig, och talaren i ämnet betonade beloppen på öret. Funnes här någon, som vore i tillfälle att lemna upplysningar i saken, skulle den ganska sannolikt kunna förklaras lika nöjaktigt som de öfriga anmärkningarne. I allmänhet taget tror jag icke misshushållning egt rum vid våra jernvägars byggande, utan tvärtom. Det finnes åtminstone intet

land i Europa som byggt billigare än Sverige; i Amerika är å vissa banor kostnaden ungefär densamma som hos oss; men dessa jernvägar kunna icke täfla med de svenska i afseende på soliditet. I Schweiz går byggnadskostnaden till 50 procent högre än hos oss. Hvari ligger nu förklaringen? Jo deri, att intet land har billigare ingenjörer, och intet land en hederligare förvaltning än vi. Det må vara sagdt till de unga ingenjörernes beröm, att det rådt en ädel täflan emellan dem att göra arbetet billigt och på samma gång godt. Och detta varma nit ersatte den brist på erfarenhet, som itrån början möjligen kunde förefinnas.

I fråga om Trafikstyrelsen har det sagts, att man skulle göra afseende icke endast på väglängden utan äfven på trafikens omfång. En talare, som härom yttrade sig, medgaf, att afseende blifvit fästadt vid båda dessa faktorer, men att väglängden likväl kommit att spela den betydligare rolen. För min del undrar jag blott, att han för jernförelsens anställande endast uppehöll sig vid Borås-banan. Jag har fått en tabell, som framställer en jernförelse mellan personal och rörelse å åtta tyska jernvägar under år 1867 samt å de svenska stambanorna under samma tid; slutresultatet är, att, då man jernför *tågmilen*, d. v. s. den af samtliga bantågen under årets lopp tillryggalagda väglängden, så finner man, att tusen tågmil fordrat en personal af

7,2	personer	å de hannoveranska statsbanorna,
7,4	„	„ preussiska ostbanan,
4,7	„	„ württembergiska statsbanan,
6,2	„	„ häjerska ostbanan,
5,4	„	„ Kaiser Ferdinands nordbanan,
9,2	„	„ österrikiska nord- och sydostbanan,
7,9	„	„ Kölner—Minden-banan samt
10,6	„	„ Theiss-banan,

eller i medeltal 7,32 personer, under det att samma antal tågmil på de svenska stambanorna betjenats af 7,5 personer; vidare finner man, att för tusen passagerare hafva vid de nämnda tyska banorna i medeltal användts en personal af 1,19, men vid de svenska endast 1,2; deremot har gods- trafikken fordrat större personal hos oss, nemligen 1,66 på tiotusen centner, under det att för de tyska banorna endast erfordrats 0,84. Men härvid bör man äfven observera, att alla dessa tyska banor, utom Theiss-banan, hafva en större och mera uppdrifven persontrafik än våra, och att de samtliga hafva en ofantligt större godstrafik, Kölner—Minden-banan till och med 24 gånger så stor godstrafik som de svenska banorna. En fransk författare, Jacquin, som är en auktoritet i denna fråga, har i sina år 1867 hållna föreläsningar öfver jernvägars trafik, såsom exempel derpå att det vid större trafik inträdande gynnsamma förhållandet mellan inkomster och utgifter icke är att påräkna, förrän trafiken redan blifvit till en betydande grad uppdrifven, anført, "att ehuru inkomsterna per mil på samtliga franska banor årligen stego från 1849, då de utgjorde 260,000 riksdaler, till 1856, då de uppgingo till 380,000 riksdaler, de från och med 1857 till 1865 hållit sig konstanta (320,000 à 340,000 riksdaler) till följd af de då årligen öppnade s. k. nya näten eller hvad man kunde kalla sekundära banor, samt vidare att den franska chemin de fer de l'est på sex af dess trafikerade bibanor, der inkomsterna utgjort 42,000 à 75,000 riksdaler per

mil eller ungefär som på de svenska stambanorna, utgifterna uppgått till 65 å 102 procent af inkomsterna och, om man medräknade annuitet för omläggning af sliper och räler, ända till 74 å 112 procent, nemligen olika för olika banor." Således hafva dessa banors intrader icke helt och hållet betäckt omkostnaderna. På de svenska stambanorna, som 1867 hade en inkomst af 61,650 riksdaler per mil, uppgingo utgifterna, rämlombytet inberäknadt, till 37,406 riksdaler, eller endast 60 procent af inkomsten; och således uthärda våra banor ganska väl en täflan med de utländska, endast man vill göra sig besvär att anställa en *exakt* jämförelse. Men naturligtvis kan man lätt nog gruppera siffror så, att man får ett annat resultat än det verkliga.

Jag vill således här vid lag icke erkänna Representationens eller denna Kammares kompetens att pröfva detaljerna af detta förslag, eller att göra en nedsättning här och der, så vida icke sådant sker under formen af en underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t.

Med den siste värde talaren vill jag icke strida om hvad han *tror* kunna göras i detta afseende; han "tror", att banorna kunna trafikeras med blott *hälften* af den nuvarande personalen; jag vet ej hvarföre han icke "tror" likaså väl, att det kan ske med en fjerdedel. Men en sådan *tro* utgör ingen giltig grund för ett riktigt omdöme i denna sak.

Herr Murén: Jag har ånyo begärt ordet, icke för att svara på alla de anmärkningar som här blifvit framställda, hvilket icke synes löna mödan, då ehuru ofta och grundligt desamma än vederläggas, de alltid ånyo framställas med samma anspråk på ofelbarhet, utan jag har endast velat fästa uppmärksamheten derpå, att beräkningar kunna uppställas på mångahanda sätt. En talare har t. ex. här sagt, att våra svenska jernbanor kosta i trafikering 35,000 riksdaler per banmil, då jag beräknat dess skötsel till 17,000 å 18,000 riksdaler för samma väglängd, men han har i sin beräkning intagit kostnader för bränsle, kol, reparationer m. m.; då jag deremot endast talat om kostnaden för underhållet af personalen. Jag har icke varit beredd på en sådan jämförelse, och kan således i detta fall icke nu på stående fot uppgifva, hvad Gefle—Dala-banan i detta fall kostar.

Mig synes dock, som man borde vederlägga hvad som anföres till försvar för en sak och icke något helt annat, som icke egentligen hör till ännu, och vill man icke detta, utan blott hafva i gång en diskussion i allmänhet, så bör man säga till och uppgifva att sådan är meningen. Jag är, såsom jag nyss sade, nu icke beredd att uppgifva kostnaden för Gefle—Dala-banan i sist anmärkta hänseende, men jag är öfvertygad att, i jämförelse med Statens jernbanor, denna bana kommer till korta, och att utgifterna vid denna sednare är större än vid de förra, ty dels är denna bana icke byggd med sådan kostnad och omsorg som Statens — hon har klenare rails, hvilka till följd af det tunga transportgodset äro underkastade mycken slitning — dels har hon större stigningar, såsom 1 fot på 60, under det att stigningarne på Statens banor icke utgöra mera än 1 fot på 100 fot. Jag uppgaf ärligen vid början af diskussionen, att jag stödde mig vid den för år 1869 uppgjorda staten för jernvägspersonalen, och att

man skulle försöka vederlägga mina uppgifter i detta fall, det väntade jag mig, men att man skulle gifva sig in på helt andra områden, hvilka icke medgifva några lämpliga jämförelsepunkter, derom hade jag icke någon föreställning.

Samme talare har äfven uppgifvit, att intendenten på tredje trafikdistriktet af Statens stambanor haft på samma gång ett enskildt uppdrag såsom arbetschef för byggandet af Helsingborg—Landskrona-banan, för hvilket han uppburit arivode. Jag tror mig veta, att den ärade talaren härvid begått ett misstag, och tror mig kunna påstå, att denne intendent, till följd af medgifvande från generaldirektören öfver Trafikstyrelsen, endast såsom rådgifvande tillhandagått direktionen vid nämnda bana, under det byggandet deraf pågick.

Mycket vore visserligen att svara på hvad här blifvit anfördt, men jag vill icke vidare upptaga Kammarrens tid, eller längre pröfva dess Herrar ledamöters tålmod, utan anhåller blott slutligen att ännu en gång få fästa uppmärksamheten derpå, att det är af högsta vigt att noga lägga märke dertill, att här är fråga endast om anslagen till personalens aflöning, och icke om något annat, samt att jag yttrat mig endast och allenast i detta ämne, och icke inlätit mig på någon annan härför främmande fråga.

Herr Key: Jag skall icke länge upptaga Kammarrens dyrbara tid, då diskussionen redan allt för mycket laggt ut på bredden, och jag vill icke heller af samma skäl ingå i någon ytterligare vederläggning af de nya anföranden och angrepp på mig, som utaf åtskillige talare här blifvit gjorda, ehuru sådant kunde vara frestande nog; jag anhåller blott att i korthet få bemöta ett personligt anfall, som en talare från Göteborg Herr Hedlund mot mig behagat rigta.

Denna blygsamt vidtomfattande talare i alla ämnen har på eftermiddagen väldigt kämpat för jag vet icke hvad, men tror att det varit Kongl. Maj:ts Proposition, för afslag å Utskottets Utlåtande och framför allt emot mig, ehuru han, om jag icke misstager mig, på förmiddagen yrkade återremiss. Om allt detta kan väl kauske icke vara så mycket att säga, då det icke är ovanligt hos honom, att hans åsigter i en och samma fråga äro något olika före och efter middagen, men sättet är onekligen egendomligt, åtminstone förekom det mig så nyss. Han har här talat om "slitningar". Icke de minsta äro hans egna; sliten som han är emellan sitt — jag vågar säga det — bättre vetande och nöjet att få nagga en politisk motståndare, har han talat om "grumlige källor", "sqvadronader", "radotterier" och Gud vet allt. Han har vidare, och det är detta jag ämnar bemöta, behagat åt en af mig framställd anmärkning gifva en förg. som skulle jag med afsigt hafva velat komma fram med en missledande uppgift. Jag sade nemligen, att Byggnadsstyrelsen har, för mottagning i Göteborg af jernvägsmateriel från England, ett ombud, som under år 1866 kostade Staten ett arfvode af 1,246 riksdaler 9 öre, under det att Trafikstyrelsen i samma stad eger en mängd tjänstemän, hvilka, om styrelsen varit förenad, helt säkert, utan särskild ersättning, fått besörja detta göromål; det är hvad jag har sagt och det står jag vid. *Hvem* detta ombud är betyder föga till saken, hufvudfrågan gäller den *onödiga utgiften*, och

att denna egt rum samt till angifvet belopp, detta har icke ens Herr Hedlunds sakkunskap räckt till att vederlägga.

Medan jag har ordet, får jag begagna tillfället att förklara, det jag nu frångår mitt yrkande om en särskild formulering af första punkten af mom. a, men yrkar fortfarande framställning af proposition på antagande af mitt förslag rörande andra punkten af samma moment. Sedan jag nu fått veta, att Första Kammaren visserligen bifallit Utskottets förslag i första punkten uti oförändradt skick, men att deremot en formulering af den andra punkten, i likhet med den jag här gjort, äfven blifvit i Medkammaren framställd och der nu diskuteras, är det hopp att icke blott Andra Kammaren utan äfven den Första skall uttala sig för mera genomgripande åtgärder, och framställa sin önskan om dessa i skrifvelse till Kongl. Maj:t. Då det sålunda är skäl att uppoffra ett mindre för att vinna ett större, frångår jag, som sagdt är, mitt yrkande om första punkten, men vidhåller detsamma rörande andra punkten af mom. a.

Herr Statsrådet Lagerstråle: Med anledning af min ställning inom Kammaren, och de särskilda påståenden, som under diskussionen blifvit gjorda, ber jag att få förklara, det jag icke velat göra något yrkande i ämnet, af den anledning att jag icke anser det vara en Konungens rådgifvare tillständigt att yrka afslag å tillstyrkandet af en skrifvelse från Representationen till Kongl. Maj:t, men deremot har jag ansett mig skyldig att lemna alla de upplysningar jag kunnat åstadkomma för att Kammaren må kunna bedöma nyttan, lämpligheten och nödvändigheten af en dylik framställning. En talare har sagt, att, i fall det icke varit Regeringens mening att Representationen skulle ingå i granskning af förslagets detaljer, så hade några sådana säkerligen icke blifvit i Kongl. Maj:ts Proposition intagna, men jag vill till svar härå meddela, att Regeringen ansåg, att alla möjliga upplysningar borde Stats-Utskottet meddelas, till tjänst för dem af dess ledamöter, som kunde hafva tid att ingå i någon närmare granskning af förslagen, och Kongl. Maj:t befallde, det en af Trafikstyrelsens ledamöter i sådant hänseende skulle Utskottet tillhandagå med alla de upplysningar, som kunde åstadkommas; och så har äfven skett.

Vid sådant förhållande förefaller det mig, att detta ärende både bort och kunnat af Utskottet fullständigt behandlas. Det visar sig ock, att Stats-Utskottet endast i några få punkter skiljt sig från Kongl. Maj:ts Proposition, och jag hade föreställt mig, att endast dessa punkter nu skulle blifva föremål för diskussionen. Denna har emellertid ganska betydligt utbredt sig, då åtskilliga förslag till ytterligare nedsättningar, utöfver dem Utskottet föreslagit, här blifvit framlagda.

Man har sagt, att den personal, som nu finnes, är tillräcklig för förvaltningen, och att man bör vara belåten med denna förvaltning äfven för framtiden. Men Trafikstyrelsen sjelf har ansett sig så upptagen af de dagliga göromålen, att den saknar tid att ombesörja en del ytterligare kontroller och tillgöranden, som den funnit väl behöfliga, hvarför ock inrättandet af distriktchefsbefattningarne ansetts vara af behovet påkalladt. Den fördelning af göromålen, som härigenom åsyftas, är betingad lika mycket från ordningens och trygghetens synpunkt, som från möjligheten

att kunna åstadkomma några besparingar, och det synes mig, som man borde kunna förutsätta, att de förslag, som i detta fall utgå från Regeringen, omöjliga kunna hafva annat ändamål än att åstadkomma det ändamålsenligaste och bästa, som det stått i dess förmåga att kunna påfinna. För det allmänna bästa äro ju såväl Regeringen som Representationen i högsta grad lifvade och beredda att offra alla sina krafter. Något annat borde, såsom sagdt är, aldrig af någon kunna förutsättas.

På eftermiddagen lärer här under min frånvaro af en värd representant blifvit rigtad en anmärkning, eller gjord en erinran derom, att Rikets Ständer år 1863 anslagit en viss summa för utgifvande af en teknisk ekonomisk beskrifning öfver jernvägarne, men att denna beskrifning ännu icke afhörs. Egentligen är denna beskrifning ämnad att redogöra för arbetena å vestra stambanan, och jag anser mig böra nämna, att ritningarne och plancherne till detta arbete äro utarbetade och i det närmaste fullt färdiga, hvaremot texten ännu håller på att bearbetas. Visserligen måste man medgifva, att utgifningen af detta arbete blifvit något fördröjdt, och troligen åsyftades med anmärkningen att ådagalägga, det Jernvägsbyggnadsstyrelsen icke fullgjort sina skyldigheter, men jag vill med anledning häraf erinra, det jag tror, att styrelsen i detta fall gjort allt hvad den kunnat, då den på detta vidlyftiga arbete användt de ingenjörer, som nu icke på annat sätt kunnat erhålla sysselsättning och befunnits lediga. Jag hoppas ock, att detta dyrbara verk snart skall kunna utgifvas och blifva i bokhandeln tillgängligt.

De särskilda anmärkningar, som här blifvit framställda angående förhållandet på åtskilliga jernvägsstationer, är jag icke i tillfälle att nu bemöta, men jag är öfvertygad derom, att, i fall dessa anmärkningar hafva skäl för sig och äro fullt befogade, de påpekade oregelbundenheterna böra snart allvarligt rättas, samt att just de ifrågasatte distriktcheferne äro de mest lämpliga personerna att härom gå i författning.

Herr Hedlund: Jag ber endast och allenast att med några få ord få upplysa, att jag under hela denna diskussion icke framställt något yrkande, så att jag icke, i likhet med den ärade representanten från Tjust, kunnat hafva det nöjet att den ena timmen framställa yrkande på en proposition och den andra timmen återkalla densamma. Med mitt yttrande afsåg jag i öfrigt icke den ärade representanten, utan en ledamot af Riksdagen, som icke tillhör denna Kammaren, och frikallar jag alltså min ärade antagonist från den ursäkt, som kunnat ligga i den goda middagen.

Herr Hierta: Med anledning af det beslut Första Kammaren, enligt hvad nu blifvit upplyst, fattat i fråga om första punkten i detta moment, anhåller jag att få frånträda mitt förra yrkande och i stället förena mig uti det af Herr Key nu sednast framställda.

Detta är hvad jag egentligen ville säga. Men med anledning af de loftal en representant från Göteborg här hållit öfver vår Jernvägsbyggnadsstyrelse för det billiga pris, hvarför våra stambanor blifvit utförda, och då dessa loftal möjligen skulle kunna ega något inflytande på en och annans åsigt i fråga om denna styrelsens bibehållande eller upphörande, ber jag att få fästa uppmärksamheten derpå, att orsaken hvarför våra

Öfverläggningen rörande de nu föredragna tvänne punkterna var härmed afslutad.

Rörande *första* punkten hade yrkats dels bifall till Utskottets hemställan, dels afslag derå och dels slutligen bifall till det af Herr Key framställda, men sedermera af honom återtagna förslag. Då nu de ledamöter, som med Herr Key förenat sig i hans särskilda mening, äfvenledes förklarade sig derifrån afstå, funnos alltså inga andra yrkanden kvarstående än på bifall eller afslag; och sedan i öfverensstämmelse härmed propositioner afgifvits, blef Utskottets hemställan i denna punkt af Kammaren bifallen.

I afseende å *andra* punkten hade blifvit framställda yrkanden dels på bifall till Utskottets förslag, dels på bifall till det förslag som afgifvits af Herr Key, dels äfven på afslag å Utskottets framställning. Mellan dessa olika meningar utföllo svaren på Herr Talmannens proposition med blandade ja och nej, och då bifall till Utskottets förslag förklarades öfvervägande, begärdes votering; men som jemväl omröstning äskades, huruvida Herr Keys förslag eller afslag å Utskottets hemställan skulle upptagas såsom kontraproposition, blef först uppsatt, justerad och anslagen denna voteringsproposition:

Den, som till kontraproposition i hufvudvoteringen öfver Stats-Utskottets Utlåtande N:o 91 mom. a) punkten 2 antager deras mening, som yrka, att den af Utskottet i denna punkt tillstyrkta framställning skall erhålla följande lydelse:

“2:o) huruvida icke dels de föreslagna distriktchefstjänsterna skulle kunna indragas, dels betydligare inskränkningar ske, såväl i antalet af de vid Statens jernvägstrafik anställda embets- och tjänstemän samt betjente, som äfven i fråga om beloppen af de för dem föreslagna löneförmåner“;

röstas ja;

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, ställes kontrapropositionen på afslag å Utskottets ifrågasvarande framställning.

Omröstningen utföll med 103 ja och 41 nej, hvadan Herr Keys förslag antagits till kontraproposition i hufvudvoteringen, som nu anställdes, enligt följande proposition:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet under litt. a) punkten 2 hemställt å 13:de sidan af dess Utlåtande N:o 91,

röstas ja;

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, har Kammaren beslutat, att den af Utskottet i denna punkt tillstyrkta framställning skall erhålla följande lydelse:

“2:o) huruvida icke dels de föreslagna distriktchefstjänsterna skulle kunna indragas, dels betydligare inskränkningar ske, såväl i antalet af de

vid Statens jernvägstrafik anställde embets- och tjenstemän samt betjente, som äfven i fråga om beloppen af de för dem föreslagna löneförmåner“.

Denna sednare omröstning visade 58 ja och 89 nej, hvadan Kam-maren beslutat enligt nej-propositionens innehåll.

Litt. b).

Punkten 1.

Herr Key: Sedan Kamnaren behagat autaga den af mig föreslagna redaktionen af andra punkten i mom. a, hvarigenom Kamnaren beslutat till Kongl. Maj:t ingå med en mera allmän anhållan om inskränkning i det föreslagna antalet tjänster vid jernvägstrafiken och nedsättning af lönebe-
loppen, tager jag mig friheten hemställa, att mom. b måtte utgå. Det förefaller mindre lämpligt, att Kamnaren skulle, oaktadt sitt nyss fattade beslut, binda sig på förhand vid en mängd specialiteter genom att bifalla de löner och öfriga bestämmelser, som detta moment innehåller, hvarför jag ock yrkar, att Herr Talmannen måtte framställa proposition å afslag å detta moment, samt att i mom. c måtte vidtagas den förändring, att det deri nämnda belopp nedsattes till 3,800,000 riksdaler, hvilket sednare förslag jag stödjer derpå, att omkostnaderna för Statens jernvägstrafik år 1867 uppgingo blott till ungefär 3,500,000 riksdaler.

Herr Statsrådet Lagerstråle: Kan det vara Kamnarens mening att, såsom den siste talaren yrkat, undanskjuta all pröfning af de många frågor, som detta moment innehåller, så kan jag ej fatta hvilken ställning Kamnaren tror, att Representationen bör intaga i denna sak.

På grund af Representationens derom gjorda anhållan har Regeringen framlagt ett förslag till utgiftsstat för Statens jernvägstrafik. Till svar härå har nu Kamnaren hittills endast beslutat en framställning, hållen i så allmänna ordalag, att den ej lemnar någon anvisning, huru Representationen anser, att staten bör ordnas, utan endast uttalar den satsen, att all möjlig sparsamhet dervid bör iakttagas. Jag tror, det blir svårt för den, som skall utarbete den nya staten, att göra detta, om han ej erhåller någon detaljerad anvisning härutinnan, och jag hade föreställt mig, att Representationen borde åtminstone angifva grundlinierna till de förändringar, som densamma kunde önska uti den af Kongl. Maj:t framlagda staten. Man bör väl ej på detta sätt helt lätt tillbakakasta en framställning, som Regeringen efter noggrannt bepröfvande afgifvit. Jag föreställer mig äfven, att öfrige Herrar ledamöter i Stats-Utskottet ej skola stillatigande låta Utskottets förslag på nu ifrågasatta sätt behandlas.

Herr Key: I anledning af den siste talarens yttrande ber jag få förklara, det jag med mitt förslag hufvudsakligast afsåg, att de i detta moment omnämnda löner för åtskilliga tjänster nu icke måtte bestämmas. Om mitt yrkande fattades så, som om jag skulle önskat ett undanskjutande af allt det öfriga, hvilket verkligen kan hafva stort skäl för sig, så ber jag att få nu inskränka detsamma till frågan om lönebeloppen.

Herr Bergström: Något missförstånd i afseende å det af representanten för Södra Tjust härad vid föredragning af mom. b framställda yrkande har icke kunnat ega rum. Han yrkade nemligen med oförtydbara ord, att "*hela*" nämnda moment måtte "*uteslutas*"; och derpå tager jag hela Kammaren till vittne.

Jag motsätter mig detta yrkande, såsom obefogadt. Uti den underdåniga skrifvelse, Riksdagen den 30 April 1867 aflät till Kongl. Maj:t och som föranledt Kongl. Maj:ts ifrågavarande Proposition, anhöll Riksdagen, att de förslag, som komme att afgifvas, jemväl måtte innehålla "*fullständig framställning rörande de vilkor, hvarunder tjänstemännen skulle komma att anställas*". Nu har Kongl. Maj:t gått Riksdagens önskan till mötes och i sin Proposition gjort sådan framställning som åsyftats; och hvad Stats-Utskottet i afseende å samma framställning funnit sig böra tillstyrka förekommer just i mom. b. Icke kan det då passa sig att undanskjuta all pröfning af detta moment. Huru mycket man än tror sig kunna reducera tjänstemännens antal och arvode, kan man dock ej komma till uoll; ty några tjänstemän måste finnas för skötande af jernvägstrafiken, hvilken ju icke kan sköta sig sjelf, och något arvode för sin tjänstgöring måste de uppbära. De vilkor, hvarunder desse tjänstemän anställas, bör nu bestämmas. Härtill kommer, att den värde representantens yrkande finnes strida mot Riksdagsordningens föreskrift, att, om, hvilket här är förhållandet, ett förslag innefattar flera delar, hvilka icke lämpligen kunna i ett sammanhang afgöras, särskild proposition å hvardera delen bör framställas.

Jag yrkar därför särskild proposition å hvarje del af mom. b.

Herr Björck: Det kan väl ej nekas, att efter det beslut, hvori Kammaren i afseende å mom. a stadnat, frågan kommit i en förändrad ställning. Kongl. Maj:t har framlagt ett förslag till aflöningsstat för tjänstemännen vid Statens jernvägstrafik, men Kammaren har uttalat den åsigten, att en inskränkning i tjänstemännens antal och en nedsättning i lönebeloppen böra söka åstadkommas. När nu så är, torde det väl vara svårt att bifalla hvad Utskottet i fjerde punkten af detta moment föreslagit, då i denna punkt afses, att de deri omnämnda lönerna skulle för framtiden utgå. Jag tror emellertid, att frågan kan lösas så, att den af Kammaren beslutade framställningen till Kongl. Maj:t anses såsom innefattande allenast en underställningsvis gjord hemställan. Ser man saken så, går det ju an att vid denna punkt förklara, att de löner, man beviljar, endast gälla för år 1869, och jag tror ej, att ett sådant beslut skulle kunna vara af så bindande verkan för den framtida regleringen. Det kan visserligen sägas, att man då gifvit tjänstemänne dessa löner, men det står likväl öppet för Regeringen att nedsätta dem. Då tjänstemännens ställning är sådan, att de kunna när som helst afskedas, måste de naturligtvis äfven underkasta sig nedsättning i sina löner. Helt annorlunda vore förhållandet, om de innehade beställningar på ordinarie stat.

Jag tror därför, att det ej är så farligt att bifalla de här af Utskottet föreslagna lönerna, och att man i öfrigt måste ingå i pröfning af hvarje särskild punkt.

Jag vill äfven fästa Herr Keys uppmärksamhet derpå, att frågan om den i mom. c omnämnda summans nedsättande är en sak, som bör lemnas åt framtiden, och att en sådan åtgärd, likasom den icke torde blifva utan följd, ej heller bör ske utan skäl och utan att en utredning af dit hörande förhållanden egt rum.

Vidare anfördes icke och Utskottets hemställan bifölls.

Punkterna 2 och 3.

Biföllos.

Punkten 4.

Herr Jöns Pehrsson: Till följd af Kammarens beslut vid behandlandet af andra momentet i punkten a kan jag icke bifalla denna punkt i vidsträcktare mån, än att gälla blott för 1869, ty jag tror att för framtiden staten bör på ett annat sätt regleras. För detta mitt yrkande hemtar jag ytterligare stöd deraf, att, enligt hvad jag tror mig veta, en och annan tjänsteman finnes, som kan undvaras, hvaremot andra befattningar äro så viktiga, att deras innehafvare böra åtnjuta större aflöning, än till och med blifvit af Utskottet föreslaget.

Herr *Erik Olsson* instämde.

Herr Statsrådet Lagerstråle: Det förslag, Utskottet i förevarande moment afgifvit, skiljer sig ifrån Kongl. Maj:ts Proposition i ämnet blott i afseende å lönerna för 4 tjänstemän, nemligen byråchefen, öfverdirektörerna och sekreteraren, för hvilka nedsättning skett med 400 riksdaler för vardera, eller således inalles 2,000 riksdaler. Äfvenledes förekommer i afseende å intendenterna den olikhet, att de gamla intendentlönerna och intendantsbefattningarna blifvit bibehållna, hvaremot lönen för distriktscheferna icke utförts. Efter den diskussion, som här inom Kammaren försiggått, är det icke mycken utsigt, att de af Utskottet föreslagna nedsättningarna varda af Kammaren afslagna, men det har dock velat synas mig att, då, efter den granskning som skett i Utskottet, den nedsättning Utskottet ansett nödig inskränkt sig till dessa 2,000 riksdaler, skäl kunna vara för bibehållande af den framlagde staten i oförändradt skick. Jag vill visserligen icke förneka, att den ene af desse tjänstemän, om man jemför honom med de tjänstemän inom andra embetsverk, som stå närmast under chefen, åtnjuta något högre aflöning än desse hans vederlikar, men man får icke heller förbise, att hos nu ifrågavarande tjänsteman fordras tekniska insigter af den art, att han icke gerna kan godtgöras med samma aflöning som vanliga tjänstemän, helst det nogsam är känt, att sådana personer, som ega de insigter att de kunna användas i tekniska bestyr, äro vida bättre aflönade än hvad förhållandet är med Statens tjänstemän. Hvad åter angår den andra öfverdirektören, kräfvdes väl ej af denne dylika tekniska insigter, men hans omfattande bestyr synas mig i allt fall berättiga honom till sådana högre löneförmåner som

Kongl. Maj:t föreslagit. Det bör härvid icke lemnas ur sigte, att de personer, som för närvarande bestrida dessa befattningar, innehafva den intendentslön, som allt ifrån början af jernvägarnes tillkomst bestämdes, eller 5,000 riksdaler i lön och 1,000 riksdaler i hyresersättning, samt 600 riksdaler i ersättning för resekostnader. Om nu samma personer fortfarande bibehållas å platserna, skulle dessa nedstiga i lön, men fortfarande bestrida samma göromål. Det synes mig därför, som om giltiga skäl talade för bifall till Kongl. Maj:ts Proposition, oafsedt den framställning till Regeringen, som Kammaren beslutat vid behandling af punkten a mom. 2. Huru som helst lära desse öfverdirektörer icke kunna uteslutas, och till och med den talare, som yttrat sig mot deras bibehållande, förmenade att snarare en person till behöfdes, och tror äfven jag för min del, att i framtiden ban- och maskinafdelningarne kräfva hvar sin man, ehuru för närvarande, särdeles med afseende å den persons egenskaper som innehar denna befattning, jag ansett någon tillökning icke erfordras. Beträffande åter byråchefen och sekreteraren torde äfven böra tagas i betraktande deras mera trägna tjänstegöromål, hvarföre ock med afseende å den lön, som för motsvarande tjänstemän vid Generaltullstyrelsen blifvit bestämd, det synes mig vara skäl att äfven i denna del bifalla Kongl. Maj:ts Proposition.

Herr Hierta: Det förefaller äfven mig, som, för den händelse ifrågasvarande fjerde moment af Kammaren bifalles, det af Kammaren under punkten a mom. 2 fattade beslut skulle vara utan all nytta, ty Regeringen kan då säga, att Kammaren sjelf fastställt den föreslagna staten, med undantag allenast hvad angår fyra tjänstemän, och att till följd deraf någon anledning icke förefinnes till den undersökning, hvarom Kammaren under sistnämnda punkt gjort hemställen. Jag vågar därför hemställa, om det icke skulle vara skäl att fastställa den framlagda staten allenast för år 1869.

Öfverläggningen var slutad och på derom framställd proposition bifölls punkten med den af Herr Hierta deri föreslagna förändring, eller sålunda att punktens begynnelseord skulle erhålla denna lydelse: "4:o Fasta arfvoden utgå för år 1869 med nedanstående belopp" etc.

Punkten 5.

Herr Björck: Jag har begärt ordet allenast för att fästa uppmärksamheten derpå, att konsekvensen af Kammarens under föregående punkter fattade beslut bjuder, att de i detta moment förekommande orden: "*det ärliga*" böra utgå.

Vidare anfördes icke och momentet bifölls med den förändring Herr Björck påyrkat, eller med uteslutande af de i punktens andra rad förekommande orden: "*det ärliga*".

Punkten 6.

Herr Grefve Posse: I konsekvens med Kammarens nyss fattade beslut hemställer jag, om icke orden: "*hvarje år*" böra ur detta moment utgå.

Herr Bergström: Jag vet i sanning icke, hvartill den förändring Grefve Posse föreslagit, skulle tjena. Det af Stats-Utskottet tillstyrkta stadgandet, att "antalet tjenstemän, som aflönas med arivoden *efter löneklass*, bestämmas för hvarje år i stat, som af Kongl. Maj:t fastställas" skulle just genom uteslutande af orden: "*för hvarje år*" blifva alldeles utan betydelse. Detta stadgande är icke afsedt att gälla för nästa statsregleringsperiod eller året 1869, utan för en obestämd framtid; och detta allmänna syftemål förlorar stadgandet icke derigenom, att man utesluter orden "*för hvarje år*". Det hade kanske med afseende å det beslut, Kammaren under mom. a fattat, varit bäst att återremittera ärendet i öfriga delar till Utskottet, som kunnat föreslå de af samma beslut härflytande nödvändiga förändringar af öfriga momenten. Genom att nu på stället vidtaga sådana förändringar kommer man till sins emellan stridiga och motsägande beslut.

Öfverläggningen var slutad och punkten bifölls.

Punkten 7.

Herr Jöns Pehrsson: Efter hvad redan beslutats kan jag icke finna skäl bifalla denna punkt, utan yrkar afslag å densamma.

Herr Rosenberg: Jag kan sannerligen icke inse, hvad man skulle vinna med ett afslag å denna punkt. Det är väl icke meningen, att Jernvägsstyrelsen skall upphöra med nästa års slut utan vidare fortsätta sin verksamhet. Då hela ändamålet nu är allenast att pröfva Kongl. Maj:ts i ämnet afgifna förslag och Kongl. Maj:t efter all sannolikhet kommer att framlägga ett annat, så tror jag för närvarande icke annat vara att göra än att bifalla punkten, det jag ock påyrkar.

Herr Jöns Pehrsson: Med anledning af siste talarens yttrande anhåller jag att få anföra några skäl, hvarföre jag yrkar afslag å förvarande moment. Jag anser nemligen viktiga anmärkningar kunna göras emot Kongl. Maj:ts förslag till aflöningsstat för tjenstemännen, och att den föreslagna klassificeringen icke heller är särdeles lämplig, enär, då tjenstemännen på det hela taget hafva samma ålligganden, så stor skilljaktighet i aflönningen icke bör förefinnas. Genom bifall till momentet skulle nemligen följa, att en stationsinspektör, som i anseende till stark trafik vid hans station uppföres i den högre lönegraden, skulle qvarstå i samma lönegrad, äfven om trafiken komme att minskas. Min åsigt är, att lika arbetare skola på lika sätt aflönas, och bör man, så vidt möjligt är, söka förekomma, att icke, såsom hittills egt rum, fritt spelrum lemnas att ge-

nom den och dens vänner skaffa sig rekommendation till dessa befattningar.

Herr C. A. Larsson: Jag vill allenast fästa uppmärksamheten derpå, att förevarande punkt allenast afser att förekomma, det tjenstemän, som innehafva årligt arvode efter klass af 1,500 riksdaler eller derutöver, uppflyttas till högre klass, förr än han innehafvt samma arvode i två år. Hvad angår klassindelningen af tjenstemännen, så förekommer den under en annan punkt. För min del yrkar jag således bifall till detta moment.

Herr Jöns Pehrsson: Jag kan icke godkänna hvad Herr C. A. Larsson yttrat derom, att tjenstemännen skola efter två års tjenstgöring uppflyttas i högre lönegrad. Vid läroverken, äfvensom vid marinregementet, sker sådant först efter fem års tjenstgöring, och synes det mig, som borde samma stadgande äfven gälla här.

Herr C. A. Larsson: Derest den siste talaren vill vinna det mål, han åsyftar, bör han väl föreslå, att föreskriften om två år i stället förändras till fem år, men icke går det väl an att helt enkelt borttaga nämnda stadgande.

Herr Statsrådet Lagerstråle: Jag har ytterligare begärt ordet allenast för att lemna den upplysning, att de många löneklasserna ingalunda afse att uppflytta alla tjenstemän successive från lägre till högre grad, utan blott till att inom samma tjenstemannaklass ordna aflöningen i förhållande till innehafvarnes olika stränga sysselsättning m. m. Förslaget afser således en besparing för Staten.

Herr Jöns Pehrsson: Då ifrågavarande lönestat gäller blott för år 1869 och vi derefter hafva att förvänta förslag till ny stat, anser jag mig icke i likhet med Herr C. A. Larsson kunna bifalla förevarande moment, men har icke något emot, att föreskriften om de två årens tjenstgöring i stället förändras till fem år.

Öfverläggningen var slutad och punkten bifölls.

Punkterna 8—10.

Biföllos.

Punkten 11.

Herr Björck: Jag har mot denna punkt afgifvit reservation, hvilken afser att icke vissa belopp skulle af Riksdagen bestämmas för kassörer samt trafik- och telegrafstationernas uppbördspersonal, utan att det skulle bero på styrelsen att fastställa dessa belopp. Detta har föranledts deraf, att jag anser den föreslagna provisionen af 25 öre för hvarje tusen riksdaler vara för högt tilltagen, helst den skulle komma att ökas i samma

mån som inkomsterna stiga. Det synes då lämpligare att bestämma en viss summa.

Vidare har jag icke kunnat gå in på Utskottets förslag, att trafik- och telegrafstationernas uppbördspersonal skola erhålla viss procent af redovisade trafik- och telegraminkomster, ty detta vore blott att gifva dem en särskild betalning för det de göra sin skyldighet; och jag anser det olämpligt äfven derföre, att man i andra verk, der dylika provisioner förut egt rum, såsom post- och tullverket, sökt att så mycket som möjligt afskaffa dem.

Jag anhåller, att Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan i denna punkt, behagade bifalla min reservation.

På framställd proposition afslogs Utskottets hemställan och bifölls Herr Björcks vid Utlåtandet fogade reservation i denna punkt.

Punkterna 12—14.

Biföllos.

Punkten 15.

Herr Liss Olof Larsson: Jag kan icke bifalla sednare delen af den föredragna punkten, hvori Riksdagen förbehåller sig att i hvarje särskildt fall pröfva, huruvida något understöd bör bestås dem, som, efter att hafva en längre tid varit anställda vid Statens jernvägar och der fullgjort sina göromål med synnerligt nit och skicklighet, blifvit i följd af hög ålder urständsatte att bibehålla sina befattningar och sakna annan utväg att bereda sig försörjning. Om man godkänner detta förslag, så har man gifvit jernvägstjenstemännen på hand, att de kunna få pensioner af Staten, och jag tror att vi redan hafva mer än tillräckligt med pensionstagare. Det säges visserligen såsom vilkor, att de skulle med synnerligt nit och skicklighet fullgjort sina göromål, men vi veta noggsamt, att då fråga är att tilldela en tjänsteman pension, så heter det alltid, att han varit en bland de utmärktaste som funnits. För några riksdagar sedan beslutades, att de elementarläroverkslärare, som visat synnerligt nit och skicklighet i tjensten, skulle ega att efter vissa tjänsteår uppflyttas i högre lönegrad, men sedan dess hafva alla lärarne varit utmärkt nitiske och skicklige, åtminstone på papperet, hvarföre *alla* lärare efter de föreskrifna tjänsteåren uppflyttats i den högre löneklassen. Jag tror, att då det här är fråga om att uppgöra stat för en embets- och tjänstemannakår, som förr ej funnits, det vore bäst att icke förespegla några pensioner, då ock dertill kommer, att bland de motiv, som blifvit anförda för de högre lönerna, åberopats, att desse embets- och tjänstemän icke hafva någon utsigt till pension, och att man derföre skulle betala bra. Jag tror dessutom, att är det någon, som skall kunna spara för sin ålderdom, så är det väl tjänstemännen, som få sin bestämda lön på bestämda tider. Så är icke förhållandet med hvarken jordbrukare eller fabrikanter, ty deras inkomster äro mycket, ja nästan uteslutande beroende af förhållandena, som de icke kunna beräkna på förhand, och ändå hafva dessa ingen annan utsigt för

sin framtida bergning, än den de sjelfva kunna bereda sig; och säkerligen skulle äfven tjänstemännen i allmänhet sörja mera för sin framtida bergning, om de visste sig icke kunna påräkna någon pension, då de skiljas från sina embets- och tjänstebefattningar. Jag yrkar på grund häraf, att sednare delen af punkten må uteslutas.

Häruti instämde Herr *Erik Olsson*.

Herr Rosenberg: Jag anser det särdeles önskvärdt, att bland den talrika jernvägspersonalen kunde bildas en pensionsförening. Vid en föregående riksdag har förslag i sådan syftning väckts. Bifalla vi nu punkten, sådan den är, hafva vi gifvit jernvägspersonalen på hand, att den icke behöfver bekymra sig om sina framtida dagar, och det är detta jag vill söka förekomma, då jag yrkar, att de sju sista raderna, som börja med ordet "hvarjemte", må ur förslaget uteslutas.

Herr Statsrådet Lagerstråle: Fråga har ofta hos Jernvägstrafikstyrelsen förevarit till överläggning, huru det skulle kunna ställas, för att betrygga jernvägstjänstemännen på deras ålderdom. Frågan har ännu icke fått sin lösning, men jag förmodar, att styrelsen har under arbete ett förslag, hvarigenom, med något bidrag från Staten, tjänstemännen skulle kunna påräkna en betryggad ålderdom. Med det nu ifrågavarande förslaget af Kongl. Maj:t äsyftas icke en ordnad pensionsstat, utan att Kongl. Maj:t skulle ega att för hvarje särskildt fall pröfva, huruvida något understöd borde bestås dem, som blifvit i följd af hög ålder urståndsatte att bibehålla sina befattningar och saknade annan utväg att bereda sig försörjning. Denna pröfningsrätt har Utskottet föreslagit, att Riksdagen skulle förbehålla sig, och deremot har jag ingenting att anmärka. De talare, som yttrat sig i frågan, hafva velat göra en ytterligare inskränkning, men jag kan icke inse någon våda af att antaga Utskottets förslag oförändradt, då det i hvilket fall som helst beror på Riksdagen att tilldela pensioner åt dem, som kunna komma att dertill föreslås. Jag kan nemligen icke föreställa mig, att nämnde talare velat uttrycka den åsigt, att så ömmande omständigheter icke kunna förekomma i afseende på jernvägstjänstemännen, att de kunna anses berättigade till pension af Staten.

Herr Hörnfeldt: Jag kan icke rätt fatta hvad den förste talaren menat. Han tyckes tro, att Riksdagen, genom bifall till den sednare delen af punkten, skulle likasom gifva jernvägstjänstemännen på hand, att de skulle få pensioner vid afskedstagandet. Utskottets mening är dock ingen annan, än att Riksdagen skall förbehålla sig rätt att för hvarje särskildt fall pröfva, huruvida tjänstemännen i fråga kunna erhålla pensioner, och icke öfverlemna denna pröfningsrätt åt Kongl. Maj:t. Då det i hvilket fall som helst står Kongl. Maj:t öppet att till Riksdagen framkomma med Proposition om beviljande af pension åt jernvägstjänstemän, kan jag icke inse, hvarföre icke den föredragna punkten skulle kunna oförändrad bifallas.

Herr

Herr Rosenberg: Jag medgifver, på sätt den siste talaren yttrade, att, äfven om den sednare delen af punkten borttages, det är Kongl. Maj:t obetaget att till Riksdagen framkomma med Proposition om pension åt jernvägstjenstemän, men samma rättighet tillkommer också en hvar riksdagsman. Jag har med mitt förslag blott åsyftat, att man icke skulle invägga jernvägstjenstemännen i den föreställning, att de icke behöfde tänka på sin ålderdom, och jag önskar för min del, att ju förr dess heldre något måtte göras för att åstadkomma en pensionsinrättning för dem, så att Statsverket må slippa att alltid sitta emellan.

Herr Björck: Frågan om embetsmännens pensionering är en svår fråga, och den har varit föremål för behandling af en komité. Denna fråga blir mera invecklad, om det skulle förekomma anledning att pensionera äfven sådana tjenstemän, som kunna afskedas, då sådant prövas lämpligt, ehuru den äfven då skulle kunna lösas på ett rättvist sätt, såsom jag förra riksdagen sökte visa. Såsom förhållandena nu äro och intilldess pensionsväsendet kan komma under fullständigt öfvervägande, är det således nödvändigt, att Staten åtminstone tills vidare frikallar sig från all sådan pensionering af jernvägstjenstemännen.

Det har redan från ministerbänken blifvit erinradt, att Kongl. Maj:ts Proposition gick derpå ut, att det skulle bero på Kongl. Maj:t att meddela dessa pensioner, men i Utskottet ansåg man sig hafva vunnit något, då detta ändrades derhän, att det skulle ankomma på Riksdagen att derom besluta. Nu har framkommit ett påstående att utesluta den sednare delen af punkten, och jag kan icke neka, att jag anser detta vara det mest konsekventa. Hufvudsaken för mig i denna fråga är, att om ett sådant löfte, som här blifvit föreslaget, uttalas, det lätt skulle kunna föranleda mängden att anse sig berättigad att påräkna pension. Då det dessutom förhåller sig så, att, antingen denna del af punkten finnes eller icke, Kongl. Maj:t är oförhindrad att framkomma med Proposition om pension åt jernvägstjenstemän, tror jag det vara bäst att låta sednare delen af punkten utgå, hvarföre jag förenar mig med dem, som det yrkat.

Öfverläggningen var slutad och punkten bifölls, med uteslutande likväl derur, enligt Herr Liss Olof Larssons förslag, af sista meningen från och med orden "hvarjemte Riksdagen vill" — — — till och med slutorden: "bereda sig försörjning."

Litt. c.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 7.

Föredrogos och bifölls:

Stats-Utskottets Memorial N:o 93, i anledning af erhållen återremiss å en punkt i samma Utskotts Utlåtande N:o 80, angående Postverkets utgiftsstaten;

Sammanstatta Stats- och Lag-Utskottets Utlåtande N:o 3, i anledning af väckt motion derom, att jordafsöndringar måtte på Kronans bekostnad åsättas mantal i förhållande till stamhemmanet samt om ansvar för underlåtenhet att låta skattlägga afsöndrad lägenhet;

Bevillnings-Utskottets Memorial N:o 18, i anledning af Kamrarnes olika beslut angående föreslagen ändring af § 69 Bevillningsstadgan;

Lag-Utskottets Utlåtande N:o 34, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga Proposition angående det franska mått- och vigtsystemets införande i Sverige för medicinskt bruk; och

Samma Utskotts Utlåtande N:o 35, i anledning af väckt motion om upphäfvande af förbudet mot gemensamma andaktsöfningar utan prests ledning å tid, då allmän gudstjenst hålles.

§ 8.

Föredrogos och godkändes:

Bevillnings-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 38, angående tullbevillningen;

Stats-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrivelser:

N:o 47, angående åtgärders vidtagande för att afhända svenska Staten ön S:t Barthelemy;

N:o 48, i fråga om upplåtelse till Westerås stad af Kronans dervarande spanmålmagasinstomt, jemte dertill hörande utmarkslott;

N:o 49, angående afstående till Umeå stad af en del utaf landshöfdingeresidenstomten derstädes;

N:o 50, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga Proposition angående Bruksegaren G. Bernhardts och Hofkamereraren A. Th. Welins ansökning om afskrifning af en Kronans tordran hos dem i följd af ingången borgensförbindelse; och

N:o 51, angående lindring eller aflösning af båtsmanshållet.

§ 9.

Föredrogos och godkändes Riksdagens Kanslis förslag till ingress och slutmening i Riksdagsbeslutet äfvensom till §§ i samma beslut, nemligen:

N:o 3, angående ändring i gällande stadgar om sättet för utseende af deputerade för markegångstaxornas upprättande m. m.;

N:o 4, om antagande af en förordning angående bouppteckningars och arfskiftens upprättande i stad;

N:o 5, angående upphäfvande af sista mom. i 17 Kap. 37 § Rättegångsbalken;

N:o 6, angående upphäfvande af frälsenäns forum privilegium;

N:o 7, rörande förändrade föreskrifter i fråga om bysättning;

N:o 8, angående stämpelpappersafgiften;

N:o 9, angående anvisande af särskildt anslag för allmänna arbeten under innevarande år till beredande af arbetsförtjenst åt den i följd af missväxt och dyr tid nödställda befolkningen inom vissa delar af landet; och

N:o 10, angående verkställt val af Justitie-ombudsman och hans suppleant.

§ 10.

Anmäldes till bordläggning nu inkomna ärenden:

Stats-Utskottets Memorial N:o 101, med förslag till sammanjemkning i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i fråga om indragning till Statsverket af samtliga åt civile embets- och tjänstemän upplåtna boställen;

Samma Utskotts Utlåtande N:o 102, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga Proposition angående dispositionen för framtiden af den Kronan tillhöriga f. d. Ridderstolpeska egendomen vid Skeppsbron; och

Bevillnings-Utskottets Memorial N:o 20, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut angående beräkningen af tullmedlen.

Sistomförmälda Memorial, som innehöll förslag till en voteringsproposition, skulle framför öfriga ärenden förekomma till afgörande vid nästa sammanträde, och alltså upptagas främst å föredragningslistan.

Sammanträdet afslutades kl. 10 e. m.

In fidem

H. Husberg.