

§ 7.

Herr Talmannen tillkännagaf, att Herr *V. Rydberg*, enligt derom gjord anmälan, varit af sjukdom hindrad att tillstädeskomma i detta sammanträde.

§ 8.

Herr *Hægermarck* erhöll ledighet från riksdagsgörömålen under 14 dagar från den 8:de i denna månad.

Kammarens ledamöter åtskiljdes kl. 12 på natten.

In fidem
H. Husberg.

Tisdagen den 7 Mars.

Kl. 6 e. m.

§ 1.

Justerades protokollsutdrag för den 4 innevarande månad.

§ 2.

Föredrogos och hänvisades till Stats-Utskottet Kongl. Maj:ts nedannämnda nådiga propositioner:

1:o, angående afsöndring af jord från mönsterskrifvarebostället Gösslunda Knektegården vid Westgöta-Dals regemente till skolhusplan och planteringsland för Gösslunda församlings folkskola;

2:o, angående befrielse för Timmermannen Anders Jonsson från honom ådömd ersättningsskyldighet för skadad proviant;

3:o, i fråga om skattefrihet för kapellpredikantsbostället i Malå församling af Westerbottens län; och

4:o, i fråga om upphörande af Statsverkets magasins-, spanmåls- och brödbakningsrörelse i landsorten.

§ 3.

Föredrogos Stats-Utskottets Utlåtande N:o 19, angående föreslagna statsbidrag till vägars anläggning och förbättring, bro- och hamnbygg-

nader samt sjösänkningar och andra vattenaftappningsföretag med flera dylika föremål.

Punkterna 1 och 2.

Biföllos.

Punkten 3.

Herr Gunnar Eriksson: Ehuru Stats-Utskottet afstyrkt bifall till den motion jag väckt om anslag till omläggning af landsvägen mellan Skalstugan och "Sandvigen", torde det dock tillåtas mig ett yttra några ord i frågan. För några få år sedan blef nemligen den del af allmänna landsvägen emellan Jemtland och Norge, som sträcker sig emellan "Östre Suulsbo" och Levanger, på Norska statens bekostnad omlagd, emedan den gamla vägen med sina oupphörliga backar alltför mycket försvårade trafiken. Men fördelen af denna omläggning går för den Jemtländska trafiken på Norge till betydlig del förlorad, så länge icke vägen från "Östre Suulsbro" till Skalstugan äfven omlägges. Säsom förhållandet nu är, måste antingen aflastning ske, då den backiga delen af vägen skall passeras, eller ock så mycket lättare lass tagas i Levanger. Utskottet yttrar, att ändamålet med den föreslagna omläggningen skulle vara att åstadkomma en icke obetydlig besparing i fjellvägsunderhållet inom Norge. Så är likväl ingalunda förhållandet, utan ändamålet är helt enkelt att bereda en bättre väg, deraf de största fördelarne skulle tillfalla Sverige. En väg öfver ett naket fjell, 2,000 fot öfver hafvet, kan icke vara en lämplig transportväg, så mycket mindre som den på något mera än en mils sträcka endast är en rad backar, der lutningar ofta förekomma af en aln på fem. En mycket lättare väg skulle erhållas, om den omläggning af vägen emellan Skalstugan och "Sandvigen", som min motion afser, blefve verkställd. Vägen skulle då blifva jenn och dessutom förlagd till en trakt, mindre utsatt för väder och vind än den nuvarande. Underhållsskyldigheten blefve densamma på så väl norska som svenska sidan. En annan fördel skulle äfven vinnas genom vägens omläggande. För närvarande forslas posten, på linien Östersund—Wärdalen, från Skalstugan till Suul, hvilken vägsträcka är två mil lång, deraf fem fjerdingväg inom Norge. Om den föreslagna vägomläggningen verkställdes, skulle svenska postverket ej behöfva kosta på postens forsling längre än till "Sandvigen", som ligger vid gränsen eller tre och en half fjerdingväg från Skalstugan. För Jemtland, med dess alltmer och mer tilltagande förbindelse med vårt broderland Norge, är den ifrågasatta omläggningen af högsta behof påkallad. Jag skulle derföre helst hafva önskat ett afslag å Utskottets hemställen och bifall till min motion, om det förefunnits anledning hoppas på bifall till ett sådant yrkande. Men då så icke är, måste jag inskränka mig till uttalande af den förhoppning, att Kongl. Maj:t vid fördelningen af det allmänna anslaget till anläggning af nya eller omläggning af backiga vägar måtte hafva i nådig åtanke äfven den ifrågavarande vägomläggningen, hvartill jag på det varmaste rekommenderar densamma.

Herr Nils Larson: Då Första Kammaren redan bifallit Utskottets hemställan i denna punkt, lärer det icke vara någon förhoppning om att vid denna riksdag vinna bifall till motionen. Det är således icke i den afsigten jag begärt ordet, utan emedan i Utskottets utlåtande förekomma några ord, som jag icke med tystnad kan förbigå. Utskottet säger sig af Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens generalförslag hafva inhemtat, att ändamålet med ifrågavarande vägomläggning vore att åstadkomma en icke obetydlig besparing i fjellvägunderhållet på norska sidan. Om Utskottet behagat något mera än som påtagligen skett bevärdiga motionen med en genomläsning deraf, synes det mig som Utskottet bort finna, att det icke saknas anledning att antaga något annat ändamål med motionen än att åstadkomma lättnad i vägunderhållet. Saken förhåller sig namligen så, att på norska sidan en ny väg blifvit anlagd från Levanger och sträcker sig utefter den gamla så nära till gränsen som en mil derifrån, eller till Östre Suulsbro. Der skiljer sig den nya vägen ifrån den gamla och viker af till Sandvigen, ett ställe, som ligger nära invid svenska gränsen och på ett icke så särdeles långt afstånd från den punkt der denna gräns skäres af gamla vägen. På svenska sidan åter är vägen från Skalstugan till det inre af Jemtland på flera ställen omlagd, så att den i allmänhet är temligen jemn. Det återstår nu endast sträckan emellan Skalstugan och Östre Suulsbro, som har en längd af $1\frac{3}{4}$ mil, hvilket vägstycke är särdeles backigt med lutningar ej sällan af en fot på fem. För att undvika detta svåra vägstycke, hvilket med ungefär hälften af sin längd ligger på svenska sidan, är det sålunda, som motionären föreslagit anläggning af ny väg till gränsen vid Sandvigen, der den möter den nya norska vägen. Om Utskottet velat fästa uppmärksamhet vid hvad motionären i sin motion anfört, skulle Utskottet hafva funnit dessa förhållanden der angifna och äfven bekräftade af de handlingar, som åtföljt det till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen ingifna kostnadsförslaget samt deraf möjligen kunnat inhemta, att förslaget haft ett annat ändamål än det af Utskottet åberopade, och det dertill ett ganska viktigt. Emellertid då jag icke kan hoppas någon framgång åt saken vid denna riksdag, vill jag inskränka mig till att instämma i den af motionären uttalade förhoppning, att Kongl. Maj:t vid utdelningen af det allmänna anslaget till vägomläggningar har saken i nådig åtanke.

Herr Carl Ifvarsson: Med anledning af hvad de båda nästföregående talarne anfört, ber jag endast att få nämna, att Utskottet tagit handlingarne i förevarande sak i ganska noggrant öfvervägande, men dervid funnit, att Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen gjort fullkomligt rätt, då den uppfört ifrågavarande vägarbete i andra klassen. Och då tillräckligt med arbeten finnas inom första klassen, för hvilka anslag behövas, borde det väl icke kunna komma i fråga, att gifva andra klassens arbeten företräde. Till följd af detta förhållande har Utskottet ock ansett motionärens framställning icke böra bifallas.

Hvad åter angår den af talarne vidrörda omständigheten, att den ifrågasatta väganläggningen skulle blifva till mesta gagn för Norge, får jag erinra, att om vägen skall omläggas å ena sidan så, att den förkortas, men å andra sidan endast på det sätt, att den kommer att möta den

nya norska vägen, det synes mig vara klart, att det är mest fördelaktigt för norska sidan, som ensamt derpå vinner en förkortning.

Jag vill icke vidare upptaga Kammarens tid utan hemställer allenast, att Kammarerna måtte bifalla Utskottets afstyrkande utlåtande, då skäl till ett beslut i motsatt riktning icke förefinnes.

Öfverläggningen var slutad. Punkten bifölls.

Punkterna 4—7.

Bifölls.

Punkten 8.

Rörande *mom. a)* i denna punkt anförde

Herr Statsrådet Bergström: Jag anser mig böra förklara, att den af Stats-Utskottet föreslagna förhöjning af ifrågavarande lånefond, utöfver hvad Kongl. Maj:t i sin proposition äskat, kommer, i händelse Kammarerna bifaller Utskottets förslag, att af mig accepteras.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

Likaledes bifölls hvad Utskottet i denna punkt hemställt under *mom b.)*

Punkterna 9 och 10.

Bifölls.

§ 4.

Föredrogs och bifölls Stats-Utskottets memorial N:o 20, med förslag till allmänna vilkor och stadganden i afseende på de statsbidrag, som under denna riksdag beviljas för väganläggningar och vägförbättringar, bro- och hamnbyggnader samt sjösänkningar och andra vattenaftappningsföretag.

§ 5.

Vid nu skedd föredragning af Stats-Utskottets utlåtande N:o 21, angående Riksgälds-kontorets förvaltning under den tid, som förflutit sedan början af 1870 års riksdag, yttrade, i afseende å Utskottets hemställan i

Punkten 1.

Herr Nils Larson: Med den framställning från Revisorernas sida, hvarom förevarande punkt handlar, hafva Revisorerna icke afsett att framställa anmärkning mot någon af Fullmäktige vidtagen åtgärd i den

ifrågavarande saken, utan endast gjort ett försök att få klarhet i en sak, som kommit på sned derigenom, att Stats-Utskottet vid sistförflutna riksdag ur reglementet för Riksgälds-kontoret uteslutit en bestämmelse, utan att underställa frågan Riksdagens pröfning.

Vi hafva sett, att Statskontoret sistlidne sommar begärt, att ett belopp af 9,000 R:dr, som af statslånefondens vinstmedel blifvit från Riksbanken till Riksgälds-kontoret öfverlemnadt, måtte varda till Statskontoret utbetaldt, men att Fullmäktige derpå svarat, att, enär det uti Riksgälds-kontorets vid föregående års riksmöten utfärdade reglementen intagna stadgande, att hvad som ytterligare komme att till Riksgälds-kontoret inflyta utaf omförmälda vinstmedel skulle till Statskontoret utbetalas, blifvit uteslutet ur det reglemente, som 1870 års riksdag för Riksgälds-kontoret utfärdat, Fullmäktige icke ansågo sig kunna utbetala de medel, som Statskontoret ifrågasatt att lyfta.

På sätt Utskottet i betänkandet omförmält, beviljade Rikets Ständer vid 1862—1863 års riksdag till påbörjande af nordvestra stambanan mellan riksgränsen och Arvika, utom det af Kongl. Maj:t äskade beloppet, 600,000 R:dr, jemväl blifvande behållning å den så kallade statslånefonden. Nu säger Stats-Utskottet i sin utredning af denna fråga, att, sedan ifrågavarande bandel redan år 1867 blifvit färdig och ställd under Trafikstyrelsens förvaltning, skulle det i 1869 års reglemente intagna stadgande om användande af behållningen å statslånefondens vinstmedel icke vidare vara tillämpligt.

Nu ber jag få fästa Kammarens uppmärksamhet på en omständighet, hvarom Stats-Utskottet icke lemnat upplysning, att nemligen Rikets Ständer vid 1862—1863 årens riksdag icke blott beviljade behållningen å statslånefonden att användas å sträckan från riksgränsen till Arvika, utan jemväl, på samma sätt som vid beviljandet af öfriga anslag till jernvägar, lemnade Kongl. Maj:t rätt att använda ett möjligen blifvande öfverskott å anslaget för en stambanesträckning till betäckande af brist i ett anslag för en annan sträckning och således icke beviljade ifrågavarande behållningen *uteslutande* till sträckan mellan riksgränsen och Arvika. Så länge nordvestra stambanan icke är fullbordad, har, enligt min öfvertygelse, Kongl. Maj:t således obestriddlig rätt att när som helst, i händelse af behof, lyfta hvad som å ifrågavarande behållning finnes innestående, och jag går ännu längre, ty jag påstår att, så länge hela statsbanesystemet ännu är ofullbordadt, qvarstår denna åt Kongl. Maj:t af 1862—1863 årens Riksdag medgifna rätt.

Utskottet säger vidare att, sedan bansträckningen emellan Arvika och Norska gränsen blifvit fullbordad, hade det varit i hög grad oformligt att i Riksgälds-kontorets reglemente bibehålla stadgandet, att Riksgälds-kontoret fortfarande skulle hålla Kongl. Maj:t tillhanda hvad som kunde inflyta af statslånefondens återstående fordringar. Jag förmodar att Stats-Utskottet hyst en sådan föreställning, men Utskottet egde icke att själfnyndigt afgöra frågan, utan borde öfverlemnadt densamma till Riksdagens pröfning. Så gick dock icke till, och Utskottet icke ens anmälde, att ifrågavarande paragraf blifvit utstruken ur reglementet. Derigenom har det besynnerliga inträffat, att Kongl. Maj:t företett en i behörig ordning för honom utfärdad fullmakt att lyfta ifrågavarande medel,

men att Riksdagens kassör, Riksgälds-kontoret, ansett sig sakna rättighet att utbetala hvad Rikets Ständer sålunda anvisat.

För att nu få klarhet och reda i denna sak, hafva Revisorerna meddelat densamma till Riksdagens kännedom, men om Riksdagen skulle godkänna Stats-Utskottets åsigt, att vinstmedlen af statslånefonden böra i likhet med Riksgälds-kontorets öfriga inkomster användas för bestridande af de å kontoret anvisade *allmänna utgifter*, så vore detta visst ett sätt att afklippa, men ej att lösa frågan.

Det innestående beloppet är visserligen icke stort, endast 9,000 R:dr, och hvad som hädanefter kommer att inflyta blir säkerligen icke särdeles mycket, men det är nu fråga om icke så mycket beloppets storlek, utan en vigtig princip. Jag vill därför föreslå att vidtaga en åtgärd, som mera öfverensstämmer med det förhållande, som bör råda emellan Kongl. Maj:t och Riksdagen, att nemligen icke godkänna Stats-Utskottets hemställan, utan i stället besluta, att den borttappade paragraf, som vi nu funnit reda på, måtte åter upptagas i Riksgälds-kontorets reglemente; och får jag alltså hemställa, att Kammaren ville besluta "att stadgandet uti 28 § af 1869 års reglemente för Riksgälds-kontoret, angående utbetalningen af återstående behållningen å den så kallade statslånefonden, skall återupptagas i det reglemente för nämnda kontor, som vid innevarande riksdag kommer att utfärdas"; och får jag anhålla att Herr Talmannen ville å detta mitt yrkande framställa proposition.

Herr Carl Ifvarsson: Jag tycker för min del, att Stats-Utskottet bjudit så goda skäl för sin hemställan i detta ämne, att jag icke förmodat, det frågan skulle upptagas till öfverläggning i Kammaren. Då nu emellertid så skett, bör jag erinra, att, då Riksdagen en gång medelst särskildt beslut godkänt reglementet efter den ifrågavarande paragrafens uteslutande derutur, så måtte det väl icke behövas flera beslut derom af Riksdagen. Den bar naturligtvis godkänt paragrafens uteslutning, likasom den godkänt bibehållandet af de paragrafer, som kvarstå; och då kan jag icke finna, att flera föreskrifter i detta hänseende äro af nöden. Jag undrar likväl icke på, att Revisorerne upptagit saken, om de icke haft tillfälle till granskning af dithörande handlingar. Men nu torde saken böra vara klar; och jag hemställer derföre, att Kammaren måtte bifalla Utskottets förslag.

Med Herr Carl Ifvarsson instämde Herr *Liss Olof Larsson*.

Efter dessa yttranden blef Utskottets förslag bifallet.

Hvad Utskottet under *tre särskilda moment* hemställt i

Punkten 2.

Bifölles.

Punkterna 3—5.

Biföllos.

Punkten 6.

Lades till handlingarne.

Punkten 7.

Samtliga momenten i denna punkt biföllos.

Punkten 8.

Herr Statsrådet Bergström: Den åtgärd, som afses med den föreslagna skrifvelsen, är från och med innevarande år beredd att vidtagas, i det de förordnanden, som för statens Revisorer utfärdats, jemväl innehållit förständigande för dem att inkomma med två exemplar af revisionsberättelserna, af hvilka det ena är afsedt att öfverlemnas till Fullmäktige i Riksgälds-kontoret.

På grund af enahanda upplysning, meddelad Första Kammaren, har densamma ansett den ifrågasatta skrifvelsen öfverflödig; och jag hemställer, om icke äfven Andra Kammaren, då det ändamål, som med skrifvelsen är afsedt, sålunda redan blifvit uppnådt, ville låta frågan om skrifvelsen förfalla samt för sådant ändamål afslå Stats-Utskottets betänkande i förevarande punkt.

I öfverensstämmelse med hvad sålunda yrkats, blef Utskottets hemställan afslagen.

Punkterna 9 och 10.

Biföllos.

Sedan de särskilda punkterna i förevarande utlåtande sålunda blifvit genomgångna, begärdes ordet af:

Herr Lindström: Jag har all anledning antaga, att Stats-Utskottet vid behandlingen af revisorernas berättelse om granskningen af Riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning iakttagit och besvarat alla af revisorerna framställda anmärkningar. Jag finner dock, att en af revisorerna gjord, om icke just anmärkning, så åtminstone erinran, icke blifvit af Utskottet beaktad. Af revisionsberättelsen inhemtas nemligen, att på Kongl. Maj:ts afgörande är beroende en af Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader gjord hemställan att, enär åt aktieegarne i Gefle—Dala jernvägsaktiebolag för år 1869 utbetalts 15 procent å deras tillskott, Kongl. Maj:t ville begagna sig af den i det emellan staten och bolaget ingångna kontrakt Kongl. Maj:t tillerkända rätt att, då den årliga behållningen af jernvägen uppginge till 8 procent å aktieegarnes tillskott, höja amorteringsprocenten å det lån af 2,400,000 riksdaler, som vid 1853—1854 års riksdag beviljades bolaget mot återbetalning med tre procent årligen, deraf två procent skulle beräknas som ränta och resten utgöra kapitalafbetal-

ning. Det är bekant, att Kongl. Maj:t vid ett annat tillfälle begagnat sig af sin kontraktsevenliga rätt att öka amorteringsprocenten, när vinsten uppgått till åtta procent, och när nu aktieegarne i Gefle—Dala jernvägsbolag erhållit en utdelning af icke mindre än 15 procent och dessutom äro lyckliga nog att ega en reservfond, uppgående till öfver en million, har Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader funnit att skäl mellankommit, som borde föranleda till ökande af den stadgade amorteringen och därför till Kongl. Maj:t ingått med hemställan derom. Riksgäldskontorets styrelse har upplyst, att Kongl. Maj:t icke funnit skäl att bifalla berörda hemställan. Utan att jag känner eller vill bedöma de skäl, som legat till grund för detta Kongl. Maj:ts nådiga beslut, föreställer jag mig dock att anledningen varit den, att Kongl. Maj:t år 1868 höjt amorteringen till två procent och därför icke funnit skäl till ytterligare förhöjning två år derefter. Enligt min åsigt är detta skäl icke hållbart vid det förhållande, att bolaget sedan dess erhållit en utdelning af 15 procent och samlat en så stor behållning, som förräntas till vida större ränta än staten erhåller å sitt lemnade lån.

Detta synes mig vara en anledning att öka amorteringsprocenten, på det staten måtte få något tillbaka af de summor, hon med så frikostig hand utgifvit.

Enligt min åsigt hade Stats-Utskottet med anledning häraf och i detta syfte bort föreslå en skrifvelse till Kongl. Maj:t, som torde hafva ledt till bättre resultat än den Styrelsen öfver väg- och vattenbyggnaderna afgifvit. Nu torde det kanske vara för sent att föreslå en dylik skrifvelse. Men jag har dock velat hålla frågan öppen och med mitt anförande åsyftat att af Stats-Utskottets ledamöter framkalla en förklaring, hvarför denna viktiga sak af Utskottet blifvit lemnad utan vidare uppmärksamhet.

Vidare yttrade:

Herr Carl Ifvarsson: Då Herr Lindström sjelf sagt, att ärendet varit föremål för regeringens pröfning, torde han ock deri lätt kunna finna förklaringsgrunden, hvarföre Utskottet icke velat ånyo tillstyrka den af honom omnämnda åtgärden, nemligen en skrifvelse med begäran att Kongl. Maj:t ville taga ärendet i förnyadt öfvervägande. Någon annan upplysning kan jag icke lemna, men tror det i allmänhet vara mindre lämpligt att, då regeringen nyligen haft en fråga under pröfning, framkomma med förnyad hemställan i samma fråga, då inga skäl dertill trädt emellan. Så är förhållandet här, och hvilka de skäl äro, som föranledt regeringen att afslå Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens i ämnet gjorda framställning, derom torde regeringens medlemmar vara bättre i tillfälle att upplysa än Stats-Utskottets ledamöter; och då jag ser Herr Chefen för Civil-departementet vara närvarande här, lär han väl icke underlåta att lemna Herr Lindström upplysning om saken.

Herr Liss Olof Larsson: Jag har icke begärt ordet med anledning af de upplysningar, hvarom den förste talaren anhållit; jag har endast velat tillkännagifva, att jag såväl inom den afdelning af Stats-Utskot-

tet, som haft denna fråga om hand, som i Utskottets plenum försökt få en sådan skrifvelse aflåten till Kongl. Maj:t, som af ofvannämnde talare blifvit omnämnd. Den af mig föreslagna skrifvelsen skiljde sig dock från den af Herr Lindström ifrågasatta deri, att den icke afsåg någon tillökning i amorteringen af lånet, utan en hemställan till Kongl. Maj:t om begagnande af den rätt Kongl. Maj:t, enligt det mellan staten och bolaget ingångna kontrakt, eger att, då inkomsterna stigit till 6 procent af anlågningskapitalet, bestämma, huruvida något belopp skall afsättas till jernvägens förbättring eller vidare utsträckning. Först sedan Kongl. Maj:t beslutat en sådan afsättning och, detta oaktadt, bolagets inkomster stiga så, att den årliga behållningen uppgår till 8 procent af aktiernas tillskott, eger Kongl. Maj:t rätt att besluta en större amortering af lånet. Nu har likväl, såsom det synes, Kongl. Maj:t lemnat detta förstberörda stadgande helt och hållet utan afseende. Jag, lika med Utskottets öfrige ledamöter, ansåg det olämpligt ingå till Kongl. Maj:t med en framställning om ökad amortering, då frågan derom så nyligen förekommit; hvar emot en skrifvelse till Kongl. Maj:t i det af mig angifna syftet syntes mig vara fullt befogad. Jag ansåg mig ega så mycket större skäl att inom Utskottet påyrka densamma, som detta bolag, enligt hvad vi alla veta, erhållit bättre vilkor än något annat jernvägsbolag i vårt land. Min afsigt är dock icke att framställa något yrkande; jag har endast velat lemna dessa upplysningar, för att visa det frågan varit under ompröfning i Utskottet.

§ 6.

Under åberopande af Kammarens, enligt nästföregående §, gifna bifall till Stats-Utskottets hemställan om förvaltningsdecharge för Riksdagens Fullmäktige i Riksbanken och Riksgälds-kontoret, samt med tillkännagifvande att enahanda beslut om ansvarsfrihet för desse Fullmäktige jemväl blifvit af Första Kammaren fattadt, föreslog nu Herr Talmannen och beslöt Kammaren, att i sammanträdet nästa Lördag välja de 24 valmän, hvilka, jemte ett lika antal från Första Kammaren, skulle hafva att utse ej mindre bemålde Fullmäktige jemte deras suppleanter än jemväl styrelseledamöter och suppleanter vid Riksbankens lånekontor i Göteborg, Malmö och Wisby; och blef, i sammanhang härmed, beslutadt, att för desse valmän skulle, omedelbart efter valmansvalet, utses suppleanter, hvilkas antal, såsom vid sednaste riksmöten, bestämdes till sex.

§ 7.

Föredrogs Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 5 (i samlingen N:o 14), rörande Herr L. J. Hiertas motion om aflåtande af underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t, rörande utarbetande af ny taxa för passageraretrafiken å Statens jernvägar.

Herr Lars Ersson: Herr Talman! Detta utlåtande kommer icke, om det af Riksdagen antages, att välsignas af den fattigare delen af be-

folkningen, som önskar resa på jernväg. Denna befolkning har år från år fått tillräckligt förökade skatter, utan att man nu också dertill skall höja legan på jernvägarne. Utskottet säger visserligen, att en förhöjning af 3:dje klassens passagerareafgifter till 30 öre per mil skulle tillskynda staten en förökad inkomst af 264,869 R:dr. Men det är icke gifvet, att denna beräkning håller streck; åtminstone tror jag, att inkomsterna i stället komma att förminskas, om en sådan förhöjning verkställes, emedan följden blefve att den fattige finge inskränka sina jernvägsresor. Nu kostar t. ex. en 3:je klassens biljett från Stockholm till Göteborg omkring 10 R:dr 60 öre, under det, om Utskottets förslag antoges, biljetten komme att kosta 12 R:dr 70 öre, hvilket utan tvifvel blefve anledning dertill att mängden finge inställa sin resa, dertöre att han icke hade dessa 2 R:dr 10 öre, som förhöjningen skulle utgöra. Helt annat vore förhållandet om 3:je klassens vagnar finge åtfölja snälltågen; då skulle jag för min del gerna ingå på den föreslagna förhöjningen, men härutinnan har något förslag icke blifvit framställt. Jag yrkar dertöre afslag å Utskottets utlåtande.

Herr Sven Andreasson: Herr Hierta har dels föreslagit nedsättning i afgifterna för 1:sta klassens passagerare, dels förhöjning i afgifterna för 3:je klassens och slutligen alternativt inrättande af en 4:de klass vagnar. Han har dermed trott sig kunna åstadkomma större inkomster för statsverket, en åsigt som jag dock för ingen del kan dela. Skulle man göra försök i denna riktning med att nedsätta för de bättre och bemedlade klasserna, hvilka hafva råd att betala, men för de fattiga höja de respektive passagerareafgifterna, så skulle man hämma den industri, som den fattiga befolkningens färder på jernvägarne nu mera sätter den i tillfälle att mer än i ett afseende utöfva; och man handlade då alldeles mot den vanliga principen, eller att söka genom låga afgifter draga till sig så mycken rörelse som möjligt. Man har i detta fall exempel dels från postverket, som beredt åtskilliga nedsättningar i portot, och dels från telegrafan, i det, såsom herrarne torde erinra sig, sistförflutna Riksdag begärde en nedsättning i portot för telegrafsvär. Men, såsom jag nyss sade, man handlar icke allenast mot vanliga principer, utan man bidrager i väsendtlig mån att öka de fattigares bördor, i fall man nu beslutar den föreslagna förhöjningen. Utskottet har visserligen på något lindrigare sätt än motionären sökt åstadkomma större inkomster för staten. Men då jag icke heller tror det vara klokt att verkställa denna förhöjning och jag till följd deraf för min del anser den här ifrågasatta skrifvelsen icke böra aflätas, så yrkar jag afslag å såväl Herr Hiertas som Utskottets hemställan.

Herr Granlund: Denna fråga synes vid första påseende vara af ringa vikt; men så är dock icke förhållandet. Utskottet anser det vara skäl att förhöja afgifterna för 3:je klassens vagnar, emedan motsvarande afgifter i utlandet äro högre än här, men i utlandet kommer man på jernvägarne med dessa afgifter betydligt fortare än här med de blandade tågen, och man vinner således tid, och tid är pengar. Utskottet säger, att afgiften för 3:dje klassens passagerare på vissa privatbanor är högre.

Detta är mycket sannt; afgiften utgör cirka 30 öre per mil. Men dessa banor äro vanligen, med få undantag, blott tre till fyra mil långa och behöfva icke, som de flesta af våra statsbanor, uthärda konkurrens med sjökommunikationerna. Äfven har man sagt, att man i allmänhet utgår från den synpunkten, att medellängden af den väg en 3:dje klassens passagerare färdas är 4 mil, och att den föreslagna förhöjningen således icke skulle medföra större tillökning i resekostnaderna än 20 öre. Detta är visserligen också sannt för dem som endast resa 4 mil. Men hur skall man få reda på alla dem, som tillryggalägga sträckor af 20 till 30 å 50 mil?

Har man tänkt på att det i en del af Sveriges södra provinser finnes en idog och arbetsam fastän fattig befolkning som icke kan föda sig och familjer på sina magra hemmansdelar, samt då arbete i hemorten saknas tågar af på våren i stora hopar att söka arbete i andra provinser och vid större arbetsföretag — att desse stackars arbetssökande ofta gå 10 å 15 mil till närmaste jernväg och sedan ofta hafva 40 å 50 mils jernväg, för dem gör förhöjningen för fram- och återresan ej obetydligt och är ej billig. Man har sagt att denna förhöjning skulle öka jernvägens inkomster. Jag tror motsatsen. Detta kunde visserligen blifva förhållandet, om icke jernvägarne under sommartiden hade att utstå konkurrens med ångbåtarna. Jag vill i detta afseende anföra några exempel. Mellan Stockholm och Jönköping kostar en jernvägsbiljett 9 R:dr 60 öre, under det en däcksplats på ångbåt kostar 5 å 6 R:dr. Mellan Norrköping och Stockholm kostar en jernvägsbiljett 4 R:dr 20 öre och en ångbåtsbiljett 2 R:dr 50 öre, naturligtvis också däcksplats. Mellan Örebro och Stockholm kostar en 3:dje klassen jernvägsbiljett 5 R:dr 20 öre och en ångbåtsbiljett 3 R:dr å 2 R:dr 50 öre, och t. ex. emellan Upsala, som har en ganska betydlig persontrafik, och Stockholm kostar en jernvägsbiljett 1 R:dr 55 öre, men en ångbåtsbiljett 1 R:dr; och medelst ångbåtslägenhet är äfven tillfälle att göra tur och returesor för 1 R:dr 50 öre. Allt detta måtte väl bevisa, att statens jernvägar hafva att utstå en konkurrens, som, om passagerareafgiften blefve förhöjd, enligt min öfvertygelse ovilkorligen skulle åstadkomma förminskning i jernvägarnes inkomster, i synnerhet som man vet att redan nu trafiken på ångbåtarna är högst betydlig. Utskottet har äfven såsom skäl anført, att befolkningen i andra orter af landet, hvilken icke åtnjuter fördelen af jernvägarne, gerna skulle betala den ifrågasatta högre afgiften, i fall jernvägar komme att dragas genom dessa orter. Men denna omständighet kan väl icke utgöra skäl för att vidtaga en förhöjning, som tränger ned till de allra lägsta klasserna af landets fattiga befolkning, derföre att en del af landets innevånare icke hafva jernvägar. I tidernas längd erhålla väl äfven de sådana, der behöfvet så påkallar och de kunna bära sig. Hufvudsaken är att ordna jernvägstrafiken, som är den mäktigaste häfstängen för vårt lands framåtgående, så att den befordrar samfärdseln på ett allmännyttigt och tillika affärsmessigt sätt.

Jag yrkar afslag å Utskottets betänkande.

Herr Sven Nilsson i Efveröd: Jag får beklaga, att Utskottet icke vid denna frågas behandling tagit den fattige arbetarens rätt i försvar, så

som samma Utskott försökt göra vid ett annat tillfälle. Man kan häraf sluta, att detta då ej heller varit af så allvarlig mening.

Om man höjer afgiften för 3:dje klassens passagerare å statens jernvägar, tror jag att man kommer dit man icke vill, åtminstone är det ej någon sannolikhet för att statens inkomster derigenom komma att ökas med hundrade tusentals R:dr, såsom Utskottet förmenat, utan tvärtom skulle följden blifva att de komme att förminska, ty det faller för mig ganska klart, att en ej obetydlig del af landets arbetare helt och hållet skulle blifva utestängde från att åka på våra jernvägar, om den nu föreslagna afgiften höjes. Den enda fördel, som Utskottet sålunda med sitt förslag skulle bereda, vore, att för dem, som äro generade att åka i sällskap med våra arbetare, derigenom göra tillfälle att förflytta sig från 2:dra till 3:dje klassens kupéer under sina resor å jernväg.

Om man vill bereda staten högre inkomster af våra jernvägar, tror jag det vore klokare, om Riksdagen företoge en förhöjning i afgiften för de tvenne andra klassernas passagerare, isynnerhet för den första, som nu lärer bereda statsverket förlust i stället för inkomst. Jag yrkar för min del afslag af Utskottets betänkande i denna punkt.

Herr Per Nilsson i Kulhult: Jag är af samma tanke som den föregående talaren, och anser det icke vara oss värdigt att höja afgiften för 3:dje klassens passagerare, och detta så mycket mindre som man vet att jernvägens inkomster af 3:dje klassens vagnar alltid varit stora, betraktade såväl i och för sig sjelfva, som i förhållande till materiel och underhållskostnad. Om man ser på 1:sta klassens vagnar och jemför de inkomster dessa bereda jernvägen, i förhållande till underhållskostnaden för dem, som 3:dje klassens vagnar bereda staten, så visar sig en stor skilnad. Hvarför då höja afgifterna för 3:dje klassens passagerare? Jag tror verkligen detta icke vara på sin plats. Slutligen har Utskottet tagit i öfvervägande, men icke fäst afseende vid motionärens förslag att vid jernvägarne inrätta en 4:e klassens vagnar utan bänkar eller den ringaste bekvämlighet. Jag kan icke fatta annat, än att dessa vagnar skulle blifva blott och bart lastvagnar eller boskapsvagnar. Detta är således ett förslag, som jag anser man icke bort komma fram med, och Utskottet har heller icke beaktat detsamma. Jag yrkar emellertid afslag äfven i den del af Utskottets utlåtande, deri Herr Hiertas förslag tillstyrkes.

Herr Abraham Rundbäck: Herr Talman! Mine Herrar! Jag får för min del förklara, att jag i det närmaste ingår på hvad Utskottet här föreslagit. Under antagande att den nu för 2:dra klassens passagerare bestämda afgift af 50 öre är riktig, kan jag icke annat än anse, det Utskottet haft goda skäl att afstyrka den i motionen föreslagna nedsättningen för 1:sta klassens passagerare. Ty bekvämligheterna äro många för dem, som vilja åka i denna klass, och desse personer äro derjemte förmögna och sådana som hafva finare lefnadsvanor; och det kan väl icke vara skäl att för sådane personer nedsätta en afgift, som är lägre och billigare än den lägsta afgift för fortskaffning på landsväg å motsvarande sträcka. Hvad åter tredje klassen angår, så är afgiften för densamma både i och

för sig och i förhållande till afgifterna för de andra klasserna för låg. I förra afseendet ber jag få fästa uppmärksamheten derpå, att afgiften är lägre än i de flesta andra länder, utom i vissa speciella fall såsom för arbetarebefolkningen i stora städer; och i förhållande till öfriga afgifter, synes det icke vara en riktig proportion att 2:dra klassens afgift utgör två tredjedelar af 1:sta klassens, men 3:dje klassens afgift icke mera än hälften af 2:dra klassens. Nu har man visserligen här gjort den erinran, att om man höjer afgiften för 3:dje klassens passagerare, så beskattar man blott de fattiga. Jag tror icke att så är förhållandet. Enligt här i betänkandet pag. 2 lemnade sifferuppgifter visar det sig t. ex., att medan 9 å 10 tusen personer hafva begagnat sig af 1:sta klassens kupéer, så hafva deremot i 3:dje klassens vagnar fortskaffats 1,279,456 personer, d. v. s. nära 140 gånger så många passagerare som i den 1:sta. Men så illa är det väl icke stäldt med välståndet uti vårt land, att vi hafva 140 fattiga på *en* förmögen. Jag vill för öfrigt fästa uppmärksamheten på en annan omständighet, som synes göra det billigt att höja afgiften för dem, som trafikera 3:dje klassen. Det är naturligtvis företrädesvis den befolkning, som bor nära jernvägarne, hvilken befar dem, och då denna befolkning således har den egentliga fördelen af dem, icke blott för sina personer, utan äfven för sina varor och produkter, må det väl icke vara mer än rätt, att de af landets innevånare, som, framför andra, kommit i åtnjutande af de förmåner jernvägen bereder, också betala derför icke oskäligen, men fullt skäligen afgifter. Då jag således häri instämmer med Utskottet och anser en förhöjning böra ega rum i afgiften för 3:dje klassens passagerare och tillika instämmer med Utskottet deri, att det icke finnes skäl att, på sätt motionären föreslagit, anskaffa en 4:de klass vagnar, har jag likväl ett särskildt förslag att framställa, hvarpå jag tager mig friheten fästa Kammararens uppmärksamhet. Jag vill nemligen icke ålägga 3:dje klassens passagerare en förhöjning i afgiften utan en motsvarande fördel. Man har på 1:sta och 2:dra klassens vagnar särskilda kupéer för fruntimmer. Man har således under omtanken att skydda det svagare könet för förolämpningar och obehagligheter inrättat särskilda kupéer i en klass vagnar, som dock i allmänhet trafikeras af det mera hysade folket; deremot har någon sådan åtgärd icke vidtagits beträffande 3:dje klassens vagnar. Detta gör, att de fruntimmer, som resa der, ofta blifva utsatta för obehag. Ty utan att vilja förneka att massan af dem som resa på 3:dje klassens vagnar i allmänhet är hysad, så kan det ofta icke undvikas att, särdeles efter marknader, torgdagar, auktioner och dylikt genom berusade och råa menniskor sådana uppträden åstadkommas, som icke kunna undgå att såra i synnerhet den qvinliga blygsamheten. Detta gör att mängden qvinna, för hvilken det kan vara svårt att betala den högre afgiften i 2:dra klassens vagnar, likväl ser sig nödsakad att underkasta sig denna uppoffring. Det vore således med skäligen afseende på ej mindre sedlighetens än äfven billighetens fordringar önskligt, att en sådan anordning vidtoges på 3:dje klassens vagnar, att der bereddades en särskild tillflykt för fruntimmer, och jag skulle fördenskull vilja hafva den s. k. klämman i utlåtandet affattad sålunda: "att Kammararen för sin del må besluta, det Riksdagen ingår till Kongl. Maj:t med anhållan derom, dels att ny passagerare-tariff för statens jernvägar, grundad på höjning af 3:dje klassens afgift till 30 öre

per mil, måtte utarbetas och fastställas, och dels att i sammanhang dermed den anordning måtte vidtagas, att särskilda passagerarevagnar af 3:dje klass för fruntimmer må medfölja de blandade tågen."

Herr Åstrand: Herr Talman! mine Herrar! Vid det anlopp, som egt rum mot detta utlåtande, har såsom hufvudskäl framhållits, att den ifrågasatta förhöjningen i 3:dje klassens passagerareavgift skulle synnerligen hårdt drabba den fattigare delen af befolkningen, som vill begagna sig af jernvägen. Jag får dock erinra om något, som I väl veten förut, mine Herrar, att jernvägen icke är någon barmhertighetsinrättning, utan en kommunikationsanstalt, afsedd visserligen för landets fromma i allmänhet, men ock att bära sig. Man måste i främsta rummet taga i betraktande de uppoffringar, som staten eller den som eger jernvägen fått vidkännas vid dess anläggande. Derför har ock på de flesta privatbanor passageraretaxan i 3:dje klassens vagnar blifvit bestämd till 30 öre per mil. Så är t. ex. förhållandet vid banorna i Skåne och å Gefle—Dala-banan, ehuru vid statens jernvägar någon förhöjning hittills icke egt rum i den först bestämda siffran af 25 öre. Att taxan blifvit satt så låg, har endast berott på en slump och har skett utan Riksdagens hörande, enär, såsom vi veta, det tillkommer Kongl. Maj:t att i detta afseende bestämma och besluta. Man har visserligen såsom skäl mot den föreslagna förhöjningen anfört, att många derigenom skulle anlita ångbåtarna under de tider af året, då priserna på dessa icke äro så höga. Men samme talare, som andragit detta skäl, visar likvisst genom sina sifferuppgifter, att, äfven med den nu föreslagna förhöjningen, det ändock blefve långt billigare att begagna jernväg än ångbåt på de af honom uppgifna linierna, så framt icke dessa i sin helhet kunna trafikeras, då bekvämligheten å ångbåt vida understiger den å jernväg. Hvad nu beträffar den gjorda anmärkningen, att en förhöjning af 5 öre per mil för 3:dje klassens passagerare hufvudsakligen skulle öka resekosnaderna för de fattige, så ber jag få påpeka att, om man dividerar det antal mil, som tillryggaläggas af personer i 3:dje klassens vagnar, med passagerarnes antal, så kommer man till det resultat, att öfver hufvud taget ingen af dessa reser mer än 4 mil. Det finnes visserligen personer som resa längre, men det är vanligen sådana, som, på samma gång de fästa sig vid det billigare priset, icke finna 2:dra klassens vagnar hafva andra bekvämligheter framför 3:dje klassens, än stoppade bänkar, hvilka många kunna undvara. Med den af mig således angifna medelberäkningen af det antal mil, som tillryggaläggas af 3:dje klassens passagerare, kommer den nu föreslagna förhöjningen i sjelfva verket att medföra endast en tillökning i passagerareavgiften af 20 öre per mil. Men om någon anmärkning vore att göra, så tror jag den vore mest befogad, som erinrade derom, att för de personer af den fattigare klassen, som bo inom 1, 2 högst 3 mils afstånd från de större städerna och som ofta besöka dessa för att afsätta sina obetydligare produkter, en låg passagerareavgift är nödvändig, för att de, med någon utsigt till förtjenst, skola kunna göra dessa resor, och att en förhöjning i avgiften således skulle komma att afstånga dem från de platser, der de måste hemta medel för sin bergning. Men på samma gång jag påpekar denna anmärkning är jag beredd att vederlägga densamma. Jag vet nemligen, det Jernvägsstyrelsen är be-

redd att, i händelse den ifrågasatta förhöjningen till 30 öre skulle ega rum, på samma gång föreslå nedsättning i de nu bestämda 25 örena för dem, hvilka bo närmast några af de större punkterna för rörelsen, såsom Stockholm, Göteborg, Malmö m. fl. städer, och tillika anordna tur- och returbiljetter, då resan fram och tillbaka göres på samma dag. Jag vill derjemte fästa uppmärksamheten på en annan omständighet, nemligen, att då nordvestra stambanan i och med detta år kommer att öppnas, det blir absolut nödvändigt, att förändrade arrangeringar vidtagas i afseende på tågen å de öfriga banorna, hvarom Jernvägstrafikstyrelsen också är betänkt att gå i författning. Det är nemligen meningen att ordna trafiken så, att man med 3:dje klassen kan tillryggalägga vägen mellan Stockholm och Malmö på två dagar, i stället för att man nu måste använda tre dagar för denna resa. Höjer man således passagerareafgiften i denna klass från 25 till 30 öre, så blir resan ändå icke dyrare för dem, som på denna långa sträcka vilja anlita jernvägen. Jag är fullkomligt öfvertygad, att alla de, hvilka icke hafva jernvägar, men i alla fall fått bidraga till deras anläggande, skulle skatta sig särdeles lyckliga, om de för en så ringa afgift som 30 öre per mil finge åtnjuta förmånen af ett så förträffligt fortskaffningsmedel. 3:dje klassens passagerareafgifter å Eslöf—Landskrona—Helsingborgs-banan samt å Eslöf—Ystadsbanan äro 30 öre per mil för de ordinarie stationerna; men på hvarje halfmil finnas så kallade anhaltstationer, å hvilka biljett endast kan köpas till närmaste ordinarie station efter ett pris af 40 öre per mil för här ifrågasvarande klass; och så vidt jag har kunnat inhemta hafva dessa afgifter icke verkat någon minskning i antalet af passagerare å dessa 3:dje klassens vagnar. Jag tror derföre, att de hafva orätt, hvilka förmåna att den nu ifrågasatta obetydliga förhöjningen skulle åstadkomma någon nedsättning i passagerareantalet i sin helhet; ty den som sätter värde på tid vet nog att uppskatta den fördel, att mot en obetydlig ersättning kunna tillryggalägga långa vägar på några få timmar, i stället för att begagna skjuts, hvilken, som vi alla veta, blir mycket dyrare än att färdas på jernväg, vore det ock i 1:sta klassens vagn. Af dessa skäl tror jag, att en förhöjning till 30 öre per mil på 3:dje klassens vagnar är både berättigad och befogad och icke heller på minsta sätt skall trycka den fattigare delen af befolkningen, helst om Jernvägstrafikstyrelsen i sammanhang med denna förhöjning i det de större städerna närmast belägna trafikområdet bereder tillfälle till resor mot en ringare afgift. På alla dessa skäl yrkar jag bifall till det utlåtande Utskottet afgifvit.

Herr Forssbeck: Herr Talman! mine Herrar! Man hade hoppats att då våra jernvägar kommo till den utveckling, de nu uppnått, man skulle göra nedsättningar i taxan icke blott för persontrafiken, utan äfven för godstrafiken. I stället finner man nu, att fråga är om att höja afgiften för passagerare och detta just för 3:dje klassen, som, enligt hvad man läser i Utskottets betänkande, är den klass, hvilken lemna den största inkomsten. Enligt min tanke borde man väl snarare låta denna vara som den är, men höja afgifterna för eller indraga den klass, som icke lemna någon behållning, och det är 1:sta klassen. 1:sta klassens vagnar

med alla sina grannlåter tyckas mig verkligen följa med i jernvägståget endast för paradens skull.

Men är det så att statens jernvägar verkligen behöfva större inkomster än de med nuvarande trafiktaxor ega, så låt oss öka på alla tre klassers passagerareafgifter med 10 öre per mil, hvarpå staten skulle vinna omkring 600,000 à 800,000 R:dr efter beräkning af den nuvarande trafiken. Detta vore rättvist, men att lägga förhöjningen endast och allenast på 3:dje klassen vore orättvist. För min del motsätter jag mig på det högsta en sådan åtgärd.

En dylik åtgärd skulle dessutom vara opraktisk, då konkurrensen med sjökommunikationerna på flera linier, t. ex. Stockholm—Jönköping och Stockholm—Norrköping, enligt hvad en talare midt emot har upplyst, skulle i väsendtlig mån minska passagerarnes antal för jernvägen. Man reser redan nu billigare på ångbåtar, och ökas nu, såsom man föreslagit, afgifterna för 3:dje klassens passagerare, blir denna skilnad ännu större.

Jag skulle gerna se, att Herr Rundbäcks förslag om särskilda fruntimmerskupéer äfven för 3:dje klassen komme till utförande. Man råkar ofta i 3:dje klassens vagnar ut för ganska oroliga sällskaper, och det är mången gång ledsamt att nödgas se och höra hvad som der försiggår. Särskilda kupéer för fruntimmer, som resa på 3:dje klassen, tyckas mig derfor vara fullt ut lika behöfliga som vid 1:sta och 2:dra klassen.

I alla fall anser jag mig böra yrka afslag å den af Utskottet föreslagna förhöjningen i afgifterna för 3:dje klassens passagerare.

Herr Uhr: Här har så mycket talats om det olämpliga och orättvisa i att höja afgifterna för jernvägsresor just för den obemedlade och fattiga befolkningen, att jag ej vidare vill upptaga Kammarens tid med ordande derom. Jag kan för min del icke biträda ett sådant beslut. Snarare vill jag gå in på motionärens förslag om att inrätta en 4:de klass af jernvägsvagnar. Men derigenom tror jag att statens inkomst af trafiken skulle minskas.

Under diskussionen har jag emellertid fallit på en idé, som jag tror skulle leda till det åsyftade målet. Detta förslag vore, att man afdelade 3:dje klassen i tvänne. Den ena med en afgift af 30 öre milen, den andra med 25 öre.

Mången skulle säkert gerna gifva ut sin femöring för att komma i hyggligare sällskap, än man nu ofta råkar ut för i 3:dje klassen. Genom en sådan delning skulle också det mål, som af Herr Rundbäck åsyftas, nemligen att fruntimmerna finge färdas litet mera ostörda, äfven uppnås.

Jag yrkar således på 3:dje klassens skiljande i tvänne afdelningar med förhöjning af priset å den ena till 30 öre per mil.

Herr Petter Andersson: Sedan jag begärde ordet, har Utskottets ordförande redogjort för sin åsigt i saken, och jag är af samma tanke som den han uttalat, nemligen att statens jernvägar icke tillkommit såsom en fattigvårdsinrättning. Det oaktadt, om det endast vore fattiga som begagna 3:dje klassens vagnar, skulle jag icke påyrkat förhöjd afgift,
men

men som sådant icke är fallet, och jag vädjar till dem som talat för afslag af Utskottets betänkande, om de icke vid sidan af sig sjelfva sett ganska solida män åkt i 3:dje klassens vagnar.

Dessutom föreställer jag mig, att då hela landet får bidraga till bygandet af våra jernvägar och äfven får betala bristen, i fall dessa kommunikationer icke bära sig, så hafva de också rättmätiga anspråk på att de, som draga nyttan af jernvägarne, äfven få därför erlägga skäliga afgifter. Om hela landet hade lika förmån deraf, skulle jag icke säga något, men största delen af landet har 10 à 20 mil till närmaste statsbana. Det är verkligen så billigt, man kan önska att resa en mil för 30 öre. Man kommer ju lika hastigt fram som den två och en half gång dyrare 1:sta klassen. Redan deri ligger en stor lindring för den fattiga befolkningen. Jag är viss på att folket i de provinser, der inga jernvägar finnas, skulle med största tacksamhet betala detta belopp, om sådan kommunikationslägenhet stode dem till buds. Jag får alltså på dessa skäl yrka bifall till Utskottets hemställan.

Herr Jöns Pehrsson: Om Kammaren bifaller detta förslag, gör den ett beslut i full konsekvens med många föregående. Den fattige är det alltid som får betala! Jag tror emellertid icke som min granne, att rika personer äro så snikna, att de sätta sig i en 3:dje klassens vagn. Der sitter emellertid det fattiga folket, och det är dem som det föreslagna tillägget drabbar hårdast. Hufvudsumman af texten är således den, att man vill göra resor så *dyra* som möjligt för den *fattiga*, men genom att minska 1:sta klassens afgifter, såsom en motionär föreslagit, göra resorna så *billiga* som möjligt för den *rike*.

Den som bor nära en jernväg vet nog att, om man höjer passagerareafgiften, skall jernvägen anlitas mindre. Det blir ingen ökad inkomst för staten på det sättet. Mig förefaller det verkligen helt naturligt, att man borde tillämpa samma princip på jernvägstrafiken som på telegram- och brevexlingen. Genom att minska portot för telegram och bref har man ökat inkomsten genom den starka tillväxten af trafikanter. Så skulle äfven, enligt hvad jag tror, här blifva förhållandet.

Högre afgifter än de nuvarande kan jag icke gilla, såvida man icke ställde så klokt till, att persontåg kunde gå emellan till exempel Malmö och Stockholm på två dagar i stället för tre. Detta kan, enligt mitt förmenande, vara fort nog, så att man i så fall kan indraga "snälltågen". Härigenom skulle besparing kunna åstadkommas i trafikostnad och för passagerare vinnas en dag, och som äfven för den obemedlade tid är penningar, så kunde, om det ställdes på det af mig nu påpekade sättet, 3:dje klassens resande komma ut med att betala 5 öre mera för milen. Men som det nu är, blir en förhöjning af 5 öre milen för den som reser långa vägar ganska mycket penningar i längden, och jag får således allvarligen anhålla, att Utskottets förslag af Kammaren förkastas, och ber Herrarne vara öfvertygade om, att fastän jag bor nära en statsbana jag likvisst icke talar i eget intresse, ty många angelägenheter kunna uträttas genom bref och ett tolföres frimärke.

Herr Granlund: Den ärade talaren här midt emot tyckes icke hafva förstått mina uppgifter. Jag tror ändå ej, att jag var så otydlig i mina uttryck.

Jag antog Stockholm till utgångspunkt och påstod, att jernvägsbiljetter å statens banor, äfven om man reser på tredje klassen, äro dyrare än biljetterna på de ångbåtar, som passera samma linier under sommarmånaderna. Jag nämnde att till Jönköping kostar en jernvägsbiljett 9 R:dr 60 öre, under det en däckplats erhålles för 5 à 6 R:dr; att en jernvägsbiljett till Norrköping kostar 4 R:dr 20 öre, men ångbåtsbiljett 2 R:dr 50 öre à 2 R:dr; till Örebro per jernväg 5 R:dr 20 öre, men per ångbåt 3 R:dr. Jag omnämnde äfven att på linien Stockholm—Upsala, der passageraretrafiken är större än på någon annan kommunikationsled, en tredje klassens biljett på jernvägen kostar 1 R:dr 55 öre, men ångbåtsbiljetter fås för 1 R:dr, och tillfälle dessutom är att på ångbåten köpa tur- och returbiljett för 1 R:dr 50 öre. Jag drog af dessa fakta den slutsatsen, att om passagerareafgifterna ökas för tredje klassens trafikanter, konkurrensen med vattenkommunikationerna ännu mera skulle ökas, och att detta förhållande icke kunde annat än menligt inverka på trafikintraderna på våra statsbanor.

Man har framkastat det yttrandet, att våra jernbanor icke äro några "barmhertighetsinrättningar". Men icke behöfva de kallas för barmhertighetsinrättningar just nu därför, att man tvärt emot Utskottet anser dem böra *fortfara* att trafikera tredje klassens passagerare *för samma pris som hittills* och hvilket i början bestämdes, då dessa kommunikationsanstalter voro alldeles nya i vårt land — i hvad afseende hafva förhållandena nu förändrats? om ej derutinnan att persontrafiken på tredje klassen gifver jernvägen största inkomster.

Beträffande förslaget om särskilda kupéer för fruntimmer på tredje klassen, vore det verkligen ganska ändamålsenligt och önskligt. Men det torde ändå vara en sådan detaljanordning, att den bäst afgöres af Trafikstyrelsen utan att behöfva vara en riksdagsfråga.

Herr O. B. Olsson: För min del tror jag, att den af motionären och Utskottet föreslagna förhöjningen af passagerareafgiften för 3:dje klassen är opraktisk och den påräknade ökningen af trafikinkomsten högst problematisk. Jag har ofta varit i tillfälle att se tjenstehjon, som vandrat till fots 7 à 8 mil längs utmed jernbanan ända upp från Småland ner till Skåne. Då afgiften för 3:dje klassens passagerare redan nu är så hög, att många personer dels icke hafva råd och dels finna uträkning i att heldre vandra till fots än betala den stadgade afgiften, kan det väl icke vara skäl att ytterligare höja densamma, ty fotvandrarne antal skall onekligen då ökas.

Dessutom tror jag att, äfven om den föreslagna förhöjningen skulle tillskynda staten högre inkomst, det icke kan vara välbetänkt att Riksdagen ytterligare lägger skattebördor på de mest obemedlade inneväranne i landet.

Utskottet åberopar såsom skäl för sitt förslag, att afgiften på bibanorna är 30 öre milen, men Utskottet förbiser att, om man på just dessa samma bibanor köper tur- och returbiljett, man får en sådan, beräknad

efter 20 öre milen. Så är speciellt förhållandet med Christianstads-banan. Således duger icke det skälet. Jag yrkar afslag å Utskottets Utlåtande.

Herr Rylander: Sedan jag begärde ordet, har jag blifvit förekommen i det jag tänkte säga utaf flere talare, isynnerhet Herr Uhr. Jag kunde derför gerna afstå från ordet, men då jag nu erhållit det, och jag i alla fall något skiljer mig från hvad Herr Uhr yttrat, ber jag att få säga några ord.

Lika med flere andra tror jag, att den föreslagna förhöjda afgiften för befordran å 3:dje klassens vagnar på statens jernvägar icke vore välbetänkt, ej heller öfverensstämmande med de humana nedsättningar, som förut gjorts uti såväl postporto som annat.

Rättvisligen torde icke kunna nekas, att denna förhöjning skulle hufvudsakligen drabba den fattigare befolkningen, ett förhållande som jag icke kan gilla. Jag kan icke finna att Herr Åstrand talat sanningsenligt, då han sagt att hela skilnaden på 2:dra och 3:dje klassens vagnar är endast stoppade soffor. Jag vill påminna honom om, att skilnaden är ännu större. 2:dra klassen har skilda kupéer, der man lätt kan välja sitt sällskap och undvika sådant dåligt sällskap, som man i 3:dje klassens vagnar ofta påträffar, men icke kan undvika. Andra olikheter finnas äfven. Så t. ex. går 3:dje klassens vagnar icke med i snälltåget. En annan olägenhet har Herr Rundbäck med rätta påpekat och beifrat, den nemligen att 3:dje klassen saknar fruntimmerskupéer. Att nu höja afgiften för endast tredje klassen kan jag icke gilla, men hade i stället förhöjning för alla klasser blifvit föreslagen, skulle jag icke satt mig deremot.

Jag hade tänkt göra det förslag, som min vän Uhr redan framställt, dock uti något förändrad form, föranledd deraf att vår ärade Finansminister lofvat att framledes äfven 3:dje klassens vagnar skulle få befordras med snälltåg. Jag vågar därför föreslå ett tillägg till Utskottets förslag af följande lydelse: "när dessa vagnar åtfölja snälltåg." Med detta tillägg, hvarigenom en länge erkänd brist skulle afhjelpas, tillstyrker jag Utskottets förslag.

Herr Åstrand: Mot den föreslagna förhöjningen af passagerareafgiften för 3:dje klassen hafva ytterligare några anmärkingar blifvit framställda, och vill jag med Kammarens medgifvande nu upptaga desamma till besvarande.

Man har sagt, att det skulle varit mera rättvist, om Utskottet föreslagit förhöjning äfven för 1:sta och 2:dra klasserna. Jag vill då fästa Herrarnes uppmärksamhet på att, alltsedan våra statsbanor fingo någon större utsträckning och dermed följande större trafik, den tendensen gjort sig mer och mer gällande, att man öfvergår från dyrare till billigare klass. År från år tillväxa på detta sätt 3:dje klassens passagerare i antal, då deremot 1:sta och 2:dra klassens minskas. Gjorde man nu en ändring i den antydda riktningen, skulle ju derigenom denna nedflyttning i ännu högre grad ega rum.

Herr Uhr har föreslagit att dela 3:dje klassen i tvänne afdelningar med olika pris. Följden häraf skulle ovilkorligen blifva den, att alla som förut begagnat 2:dra klassen, för att undvika obehaget att i 3:dje klassens

vagnar sammanträffa med rusiga eller kringstrykande personer, hädanefter skulle betjena sig af 3:dje klassens högre afdelning, der de ej voro utsatta för en dylik risk, enär man kan antaga att här omnämnde personer i de flesta fall komme att hålla sig till den billigaste afdelningen.

Det motstånd, förhöjningen tyckes möta inom Kammaren, beror måhända på den omständigheten, att de rätta proportionerna mellan de olika klassernas afgifter icke från början tillämpats. I Tyskland och de flesta andra europeiska länder förhålla sig 1:sta klassens passagerareafgifter till den andra klassens som 1 till $\frac{3}{4}$ och den första klassens till den tredjes som 1 till $\frac{1}{2}$, således blott dubbelt dyrare i första än i tredje. Det berodde endast af en tillfällighet att från början våra jernvägstaxor fingo de nuvarande afgiftsbeloppen per mil i stället för respektive 60, 45 och 30 öre.

Vill man gå affärsmessigt till väga, så tror jag man gör klokast i att höja tredje klassens afgifter, ty derigenom vinnes — utom den direkta förhöjningen i inkomst för hvarje försåld biljett — äfven den fördelen, att en stor del folk, som öfvergått till tredje klassen, återvänder igen till andra klassen, eftersom skilnaden dem emellan efter vidtagandet af den föreslagna förändringen endast skulle blifva 20 öre milen.

Den blifvande vinsten af den föreslagna förändringen tror jag mig icke öfverskatta, då jag beräknar den till 50,000 R:dr för hvarje öre, hvarmed tredje klassens biljettpris per mil höjes, samt således, derest Utskottets förslag vinner Riksdagens och Regeringens bifall, 250,000 R:dr.

Jag yrkar fortfarande bifall till Utskottets förslag.

Herr Sven Nilsson i Efveröd: Jag skall endast bedja att med anledning af några yttranden få säga några ord.

Man har velat tyda mina mot Utskottets utlåtande riktade anmärkningar så, som skulle jag hafva påstått, att den nu föreslagna förhöjningen endast skulle komma att betunga de fattiga, som kunna vilja åka på jernväg, men ej några andra. Något sådant har jag aldrig sagt, men väl har jag yttrat, att en ej obetydlig del utaf den fattigare klassen af folket genom en förhöjning i passagerareafgiften för den enda plats, de hafva råd att begagna, skulle i mer eller mindre mån blifva utestängda från möjligheten att draga nytta utaf ifrågavarande kommunikationsmedel. Det är visserligen sannt, att äfven många förmögnare personer åka i tredje klassens vagnar, men det öfvervägande antalet af dessa passagerare, tillhörande denna klass, utgöres dock af mera obemedlade. Man har vidare sagt, att förhöjningen är så obetydlig, ja Utskottet har till och med räknat ut att den för hvarje passagerare i medeltal skulle belöpa sig till endast 20 öre för hvarje jernvägsresa, denna beräknad till 4 mils längd, men räknar man efter hvad kostnaden för en fyra mils resa på jernväg efter Utskottets förslag gör, så uppgår den till 1 R:dr 20 öre. Jemför man nu denna summa med en arbetares daglön, så torde det falla sig ganska otvifvelaktigt, att en arbetare heldre företager en sådan resa, som med lätthet kan tillryggaläggas gående på en dag till fots än på jernväg, ty han kan ej lättare förtjena 1 R:dr 20 öre än marchera fyra mil. Jag för min del tror derför, att om arbetaren skall betala 30 öre milen för att komma fram till sin bestämmelseort, så går han lika gerna dit, ty då har han

åtminstone sina penningar i behåll, och det går verkligen ej så lätt för sig att förtjena dem som att åka upp dem. Det har äfven yttrats att de som bo nära jernvägarne hafva så stor fördel af dem, att de åtminstone icke borde motsätta sig denna lilla förhöjning. Må så vara, men den anmärkningen träffar hvarken mig eller mina kommittenter af den arbetande klassen, ty vi hafva ej så nära till någon statens jernväg, att vi kunna hafva någon egentlig nytta utaf densamma, men icke destomindre anser jag det vara orätt att höja den ifrågavarande afgiften.

Man har också påstått att passagerareafgiften bör nedsättas för resa de tre eller fyra milen närmast intill städerna. En sådan anordning skulle i min tanke vara en allt för stor orättvisa för att kunna vinna erkännande, och hvartill jag ej heller med min röst skulle vilja bidra. då nyttan deraf endast skulle komma städernas innevånare och deromkring närmast boende landtboarne till godo, hvilka dessförutan hafva nog stora fördelar af våra jernvägar ändå framför landets öfriga innevånare, utan att man på ett sådant sätt behöfver bereda dem ytterligare sådana. Hvad slutligen beträffar representantens från Wexjö förslag, att man skulle föranstalta om särskilda vagnar af tredje klassen för fruntimmer, så har jag deremot ingenting att invända, utan anser sådant tvärtom önskligt, men tror att en sådan åtgärd ganska väl kan af Trafikstyrelsen vidtagas, utan att afgiften bör höjas, eller att Riksdagen behöfver derom hos Kongl. Maj:t göra någon anhållan.

Utaf hvad åtskilliga talare blifvit anfördt har jag således ännu icke blifvit rubbad i min öfvertygelse, och yrkar derföre fortfarande afslag å Utskottets betänkande.

Herr Sahlström: Jag är visserligen tacksam för att man här velat ömma för de fattiga och skulle ej hafva något emot att afslå Utskottets utlåtande, om jag visste att de som åka i tredje klassens vagn blott vore fattigt folk eller personer, hvilka icke äro i sådana omständigheter, att de kunna betala den förhöjning af fem öre i passagerareafgiften som Utskottet här föreslagit. Men de som åka i tredje klassens vagnar äro i allmänhet sådana personer som fullt ut hafva råd att betala sin resa med trettio öre för milen. Man har visserligen här talat om att det finnes fattige arbetare, som för att få arbetsförtjenst begifva sig många mil ifrån sitt hem och som, ehuru de nästan hela vägen gått längs med jernvägen dock icke hafva råd att åka på densamma, och det fastän de kunnat få färdas för så godt pris som 25 öre milen. Om de icke hafva råd att betala denna afgift, säger man, huru skulle de väl då kunna betala en högre? Det kan visserligen vara möjligt att personer finnas som hafva så små tillgångar, men deras antal är dock sannolikt ganska ringa.

Jag yrkar bifall till Utskottets utlåtande och instämmer i öfrigt med hvad som utaf den ärade representanten från Wexjö blifvit i frågan anfördt.

Herr Abraham Rundbäck: Jag har begärt ordet endast för att yttra några ord till min ärade vän ifrån Grenna, som talat om att jernvägsrörelsen borde skötas på ett, som han uttryckte sig, rent affärsmessigt sätt. Och fördenskull, säger han, böra jernvägstaxorna nedsättas, ty

ju mera staten nedsätter de afgifter, hvilka till henne skola erläggas, desto större blifva *de* inkomster som han erhåller. Konseqvensen af denna grundsats skulle således i nu förevarande fall blifva den att, om afgiften nedsattes till t. ex. 20 öre för resa i första klassens vagn, 10 öre för andra klassen och 5 öre för den tredje, så skulle derigenom ofantligt mycket mera penningar än nu inflyta i statskassan. Vidare sade han, att man borde bestämma priserna för samma värdeföremål olika för de fattiga och för de rika. Och detta skulle vara affärsmässigt. För öfrigt vinner ju den fattige, som reser i tredje klassens vagn, för vida billigare kostnad samma tidsbesparing som den rike, hvilken färdas i en vagn af annan klass. Vid gästgifvaregårdarne på landet går man ej tillväga på detta sätt; den fattige, som der vill hafva skjuts, får därför betala lika mycket som den rike, Konungens högtbetrodde man lika mycket som tiggaren; skjutslegan är man här ock gerna benägen att höja, men så snart det blir fråga om jernvägarne, då har man mycket att invända emot äfven en så billig och obetydlig förhöjning, som den nu ifrågasatta. För öfrigt vidhåller jag min uppgift, att af passagerarne i tredje klassens vagnar finnas vida flera förmögna eller välbergade personer än fattiga. Bland annat begagnas de ofta af riksdagsmän, hvilket väl må anses såsom bevis för detta mitt påstående.

Herr Sven Andreasson: En talare har yttrat att man borde inrätta särskilda vagnar af tredje klassen för fruntimmer. Någon anhållan dertom behöfver dock icke Riksdagen göra hos Kongl. Maj:t, ty Trafikstyrelsen har rättighet att, om den finner skäl dertill, vidtaga en sådan anordning. Man har här anställt en jmförelse mellan jernvägarne och landsvägarne, och talat om de stora fördelar, som det förra kommunikationsmedlet eger framför det sednare samt derigenom sökt visa, att den af Utskottet föreslagna förhöjningen i tredje klassens passagerareafgift ej är af någon betydenhet. De som icke hafva jernväg, har man sagt, skulle gerna vilja betala ändå mera än 30 öre för att få färdas på jernväg. Detta kan nog vara sannt, men man bevisar icke dermed hvad man velat bevisa. Ty onekligt är att hvarje förhöjning i afgiften för resa i lägsta klassens vagn försvårar för den fattige möjligheten att på jernväg fortskaffa sig från en ort till en annan, på samma gång som den minskar trafiken och derigenom således statens inkomster af jernvägen. Emot en förhöjning i afgiften för tredje klassens passagerare vid resa med snälltåg har jag ingenting att invända, men att höja afgiften för passagerare som vid blandade tåg eller godståg begagna denna plats, kan jag ingalunda finna lämpligt.

Jag yrkar fortfarande afslag å Utskottets hemställan.

Herr Granlund: Denna obetydliga fråga har redan föranledt till en alltför långvarig diskussion, och jag skulle därför icke ännu en gång hafva begärt ordet, såvida icke den ärade representanten från Wexiö i sitt sednaste anförande mot mig speciellt riktat några anmärkningar, för hvilka han trott sig finna en grund uti hvad jag förut yttrat i frågan. Han sade nemligen att jag skulle hafva påstått, att, desto mera staten nedsätter de afgifter, som till henne skola erläggas, desto större blifva

hennes inkomster och att man således bör allt mer och mer minska äfven den nu ifrågavarande afgiften. Någoting sådant har jag icke sagt, utan jag har endast påstått, att erfarenheten visat, att nedsättning i afgifter synnerligen för samfärdseln i allmänhet föranledt tillökning af inkomsterna, och jag vill som bevis på sanningen af detta påståendet anföra de inom post- och telegrafverken under sednare tider vidtagna nedsättningar, hvilka ej obetydligt förökade dessa verks inkomster. Jag har alldeles icke yrkat nedsättning i nu förevarande fråga, men bestrider förhöjning. Och skulle det vara rätt, att därför att äfven en del, som man kallar de rike, begagnar tredje klassens vagn, man för att komma åt förhöjning för dessa, som dertill hafva råd, gör en förhöjning, som dock hufvudsakligast drabbar de mindre bemedlade och fattiga klasserna. Man säger att 30 öre icke är någon käibar utgift äfven för den mest obemedlade. Men en stackars fattig arbetare, som bor t. ex. tre mil från staden, har ofta större uträkning vid att gå till staden, än att färdas med jernvägen, det sednare skulle kosta honom 1 R:dr 80 öre, han skulle således få betala ut nästan allt hvad han under två dagar kunnat förtjena och kanske ändå mera, ty huru många arbetare, isynnerhet på landet, är det väl som förtjenar mer än 1 R:dr om dagen.

Att gästgifvareskjutsen betalas af alla lika är icke tillämpligt i denna fråga -- och sällan ser man den verkligt fattige åka med skjuts -- förhållandena med gästgifvareskjutsen äro ock för vidlyftiga att här vidare utveckla. Jag yrkar fortfarande afslag å Utskottets förslag.

Öfverläggningen var slutad. Derunder hade yrkats dels bifall till Utskottets hemställan i oförändradt skick, dels bifall till samma hemställan i öfrigt, men med den förändring deri, som Herr A. Rundbäck föreslagit, dels bifall till Herr Uhns ändringsförslag, dels vidare bifall till det ändringsförslag Herr Rylander framställt och dels slutligen afslag å Utskottets hemställan. De å bifall till dessa yrkanden nu afgifna propositioner besvarades med blandade ja och nej. Propositionen på bifall till Utskottets förslag förnyades och förklarades nu af Herr Talmannen hafva blifvit besvarad med öfvervägande ja. Då emellertid votering äskades, blef, efter fattadt beslut att yrkandet på afslag skulle uppställas såsom kontraposition, följande omröstningsproposition uppsatt, justerad och anslagen:

Den, som bifaller hvad Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskott hemställt i dess Utlåtande N:o 5,

röstar ja;

Den det ej vill,

röstar nej;

Vinner nej, har Kammaren afslagit Utskottets ifrågavarande hemställan.

Voteringen utföll med 102 ja mot 60 nej, hvadan Utskottets hemställan bifallits; skolande jemlikt 63 § 3 mom. Riksdags-ordningen, detta beslut genom utdrag af protokollet Medkammaren delgifvas. Herrar Gunnarson, Jonas Jonasson och Carl Isak Bengtsson reserverade sig mot Kammarens nu fattade beslut.

§ 8.

Föredrogs Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 6 (i samlingen N:o 15), i anledning af väckt motion om medgifvande af lånerätt i Manufakturdiskonten åt fabriker för artificiela gödningsämnen.

Herr Wijk: Jag har begärt ordet icke så mycket för att yttra mig öfver sjelfva syftet af motionen, utan fastmera öfver den form, man valt för att bereda framgång åt detsamma. Så länge det nemligen anses för rätt att ställa en del utaf Riksbankens fonder under förvaltning af ett civilt embetsverk för att af detta åter utlånas till vissa klasser af industriidkare i landet, så kan jag icke inse, hvarföre icke äfven de nu ifrågavarande fabriker skulle hafva rättighet att åtnjuta lånerätt i denna fond. De tyckas vara lika mycket berättigade härtill som de fabriker, hvilka hafva till uppgift förädling utaf socker, bomull o. s. v. Jag kan emellertid icke tro att motionären så mycket åsyftat att de ifrågavarande fabriker skulle erhålla delaktighet uti den vanliga lånefonden, ty utaf den sista revisionsberättelsen öfver Manufakturdiskonten inhemtas att beloppet af lån, som derifrån kunna erhållas, icke uppgick uti 1:sta klassen till mer än 8 procent af tillverkningsvärdet, d. v. s. att en fabrik med ett tillverkningsvärde af 100,000 riksdaler derifrån endast kunde få lån till ett belopp af 8,000 riksdaler, och detta på samma vilkor, hvarunder lån mot antaglig säkerhet och vida större belopp kunde i Riksbanken erhållas. Jag förmodar att han med sitt förslag fastmer afsett att de nya fabriker skulle få rättighet till så kallade förlagslån för flera år utur den särskilda lånefond i Manufakturdiskonten, som är afsedd att uppmuntra anläggningar i nya industrigrenar, och deremot är ej heller någonting att invända, så framt lånetillgångarne dertill lemna tillfälle. Det är endast mot den form motionären valt för vinnande af sitt mål som jag, såsom jag redan nämnt, hyser betänklighet. I den paragraf af Manufakturdiskontens reglemente, der de fabriker som i diskonten ega lånerätt finnas uppräknade, förekommer nemligen äfven det stadgandet, att öfriga icke der uppräknade fabriker kunna erhålla lån ur fonden efter särskild ansökan och på grund af Kongl. Maj:ts i hvarje särskildt fall meddelade tillstånd. Rättigheten att meddela detta hemfaller under Kongl. Maj:ts ekonomiska lagstiftningsrätt, och Riksdagen kan derföre i anledning af motionen icke vidtaga någon annan åtgärd än den, att till Kongl. Maj:t aflåta en skrifvelse med uttryck af sin önskan i de af motionären afsedda fall. Att Riksdagen använder denna sin rätt, då verklig anledning dertill förefinnes, deremot har jag för min del ingenting att invända, men jag tror att sådana önskingar icke böra utaf Riksdagen framställas annat än i viktigare fall, der det antingen gäller att tillämpa en ny princip, som Riksdagen ansett vara riktig, eller att söka utverka en förändring af ingripande verkan på statsverkets inkomster eller utgifter. Intetdera häraf förekommer uti nu föreliggande ärende. Det står motionären fritt att genom anhållan hos Kongl. Maj:t söka vinna ändring uti paragrafen i dess helhet eller ock kunna, i afseende på förlagslånen till de särskilda nya fabriker, fabriksegarne genom ansökan i hvarje särskildt fall söka att komma i åtnjutande af lånerätt.

Då frågan således enligt min tanke är af alltför underordnad vikt att föranleda till någon åtgärd från Riksdagens sida, kan jag icke biträda Utskottets förslag sådant det nu föreligger, utan tillåter jag mig yrka afslag å detsamma.

Herr Agardh: Jag instämmer hufvudsakligen med den föregående talaren och vill som ett tillägg endast fästa uppmärksamheten på, att Banko-Utskottet, efter att vid 1868 års riksdag hafva lemnat en temligen fullständig redogörelse för det invecklade maskineriet inom Manufaktur-diskonten, kommit till den slutsats, att, såsom det heter i Utskottets utlåtande: "Af det anförda torde vara ådagalagdt, ej mindre att Manufaktur-diskonten i dess nuvarande skick endast i alltför ringa mån motsvarar det dermed afsedda ändamål, än äfven att denna inrättning icke kan genom en reorganisation göras ändamålsenlig, och Utskottet anser det fördenskull icke vara skäl att Riksbanken fortfarande till denna inrättning oförminskadt öfverlemnar det betydliga belopp, som hittills varit dertill anvisadt." Då förhållandet är sådant, och Manufaktur-diskonten till följd häraf hvarje af de sednare riksdagarna fått sitt förslag från Riksbanken förminskadt, så kan det icke vara skäl att, genom införande af nya klasser af låneberättigade, ännu mera inveckla maskineriet inom diskonten, hvilket ock är så mycket mindre behöfligt som det står den förlags-sökande fritt att vända sig direkte till Kongl. Maj:t, om förlagslån afses, likasom hvarje lånsökande kan direkte i Riksbanken anhålla om det lån han kan behöfva.

Jag får således, i likhet med den föregående talaren, anhålla om afslag å Utskottets hemställan.

Herr Olof Larsson i Nasta: Jag kunde verkligen icke tro, då jag väckte denna motion, att den inom denna Kammare skulle stöta på motstånd.

Jag kunde nemligen lika litet då som jag kan det nu anse för annat än rätt och billigt att de fabrikanter, som tillverka artificiella gödnings-ämnen, borde ega rättighet att erhålla lån ur Manufaktur-diskonten såväl som andra fabriksidkare. Jag yrkar bifall till Utskottets utlåtande.

Herr Åstrand: Utskottet har icke förbisett de skäl för afslag å motionen, som blifvit utaf tvänne af de föregående talarne anförda, men Utskottet har trots, att så länge Manufaktur-diskonten finnes och vissa industriidkare äro berättigade att ur densamma erhålla lån, det icke skulle betyda något, om en eller annan klass industriidkare ytterligare der blefve inrymd. Ty i samma stund som Manufaktur-diskonten indrages, försvinner ju också lånerätten. Att maskineriet skulle blifva mera inveckladt genom insättandet af en eller annan icke låneberättigad kan jag således för min del icke finna. Utskottet har för öfrigt haft sig bekant att flera anläggningar af den beskaffenhet motionären påpekat, och det ganska storartade och erfordrande mycket stora kapitaler för att kunna sättas i verket, verkligen äro ifrågasatta, och Utskottet har därför ansett, att de förlagslån, hvilka på detta sätt skulle kunna inom Manufaktur-diskonten åt dem beredas, skulle blifva dem till lättnad och leda till ett godt resul-

tat äfven för jordbruket, en näring, hvilken, efter Utskottets och efter all sannolikhet äfven majoritetens inom denna Kammare åsigt, väl är värd att af statsmakterna befrämjas. Artificiela gödningsämnen äro nemligen, såsom vi alla veta, af stor betydighet för jordbruket. Utskottet har derföre sökt att i sin mån bereda framgång åt motionen och äfven ansett att Riksdagen borde göra detsamma. Utskottet har nogsannt haft sig beaktat, att det mål, motionären med sitt förslag åsyftat, kan genom särskild ansökan af fabriksidkaren hos Kongl. Maj:t vinnas, ehuru på omvägar och efter mycket skrifveri, och att skadan således icke skulle blifva så stor, i fall motionen afsloges, men då dessa omvägar genom bifall till motionen kunna undvikas, tror jag mig dock böra, på de af mig nu anförda skäl, detta bifall påyrka.

Herr Sjöberg: Äfven mig vill det synas, att den ifrågasatta skrifvelsen just icke kan vara särdeles af behöfvet påkallad. De tvänne första talarne hafva redan fäst uppmärksamheten derpå, att det icke möter något hinder för hvarje enskild farbräkant af artificiela gödningsämnen att hos Kongl. Maj:t göra ansökning om erhållande af lånerätt i Manufakturdiskonten, och det kan således i sjelfva verket icke vara af någon väsendtlig vigt för dessa näringsidkare, att Riksdagen för berörda ändamål aflåter en skrifvelse till Kongl. Maj:t. För öfrigt tror jag mig icke sakna anledning till det antagande, att, äfven om beslut om en sådan skrifvelse skulle af denna Kammare blifva fattadt, Första Kammaren icke skall finnas benägen att biträda detsamma, och äfven utur denna synpunkt torde det vara skäl att låta skrifvelseförslaget förfalla. Dessutom, hvad sjelfva saken angår, kan jag för min del ej anse det vara fullt lämpligt, att bland de fabriksidkare, som nu ega lånerätt i Manufakturdiskonten, införa en ny klass. Det är ju oss alla bekant, att denna låneanstalt kan sägas vara döende eller åtminstone för närvarande under utredning. Det kreditiv, Manufakturdiskonten innevarande är åtnjuter från Riksbanken, är icke större än 1,500,000 riksdaler. Den talare, som först yttrade sig i denna fråga, har nu, liksom vid flera föregående riksdagar, väckt motion om ytterligare nedsättning i kreditivet af 250,000 riksdaler, och det förefinnes väl icke någon anledning att Riksdagen skulle afslå denna motion, som, efter hvad jag tror mig veta, redan blifvit af Banko-Utskottet tillstyrkt. Vid sådant förhållande, och under förutsättning att minskningen fortsättes till dess hela kreditivet indragits, hvilket, såvida nedsättningen fortgår i samma förhållande som under de sednaste åren, måste inträffa vid 1877 års utgång, kan det icke vara någon särdeles stor vinst för nu ifrågasvarande klass af näringsidkare att erhålla lånerätt, enär, till följd af kreditivets nyss antydda minskning, låneprocenten numera så betydligt nedgått, att den för innevarande år utgör för låneberättigade i första klassen föga mer än fem procent eller, för att angifva sjelfva siffran, $5\frac{30}{100}$ procent af nästlidna årets tillverkningsvärde. Om motionären deremot åsyftat, att idkare af ifrågasvarande slags fabriker skulle erhålla rättighet till förlagslån, så är en sådan rättighet, under förutsättning, att slika inrättningar kunna såsom verkliga fabriker anses och att i afseende å dem uppfyllas de allmänna vilkor, som för denna lånerätt äro stadgade, gifven och klar och tarfvar ej någon åtgärd från Riksdagens sida. I hvilket fall som

helst kan jag för min del icke finna skäl att för en i flera afseenden så obetydlig sak söka framkalla ett särskildt beslut från Riksdagens sida.

Öfverläggningen var slutad. Herr Talmannens proposition på bifal till Utskottets hemställan besvarades med nej, hvaremot den dernäst framställda propositionen på afslag å samma hemställan besvarades med ja, och hade alltså Utskottets förslag blifvit af Kammaren afslaget.

§ 9.

Föredrogs och bifölls Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 7 (i samlingen N:o 16), angående undersökning af Sveriges kuster i och för deras befastande.

§ 10.

Till behandling förekom Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 8 (i samlingen N:o 17), med anledning af väckta motionier om vissa förändrade bestämmelser i Kongl. Förordningen den 7 December 1866, angående vilkoren för försäljning till förtäring på stället, af vin, öl, kaffe eller andra icke spirituösa drycker.

Öfver Utskottets hemställan i *mom. a)* anförde:

Herr Carlén:

Herr Printzensköld: Jemte det att jag instämmer i de af den siste talaren för afslag anförda skäl, anhåller jag att få fästa uppmärksamheten på ett annat förhållande, hvilket ej torde böra förbises, då fråga är om bedömandet af lämpligheten af den ifrågasatta förändringen. Kongl. Förordningen den 7 December 1866, angående vilkoren för försäljning till förtäring på stället af vin, öl, kaffe eller andra spirituösa drycker, föreskrifver nemligen i första paragrafen såsom vilkor för rättighet till denna försäljning endast en anmälan hos vederbörande myndighet. Något annat vilkor omtalas ej, och vederbörande kunna således ej förhindra inrättandet af dessa så kallade ölstugor, hvilka ofta urarta till lönkrogar. Skulle man nu, såsom motionären begärt och Utskottet tillstyrkt, stadga att för försäljning utomhus skulle fordras dertill lemnadt tillstånd, så skulle häraf blifva en följd att för den mindre rättighetens utöfvande skulle erfordras mera än för utöfvandet af den större. För försäljning utomhus skulle nemligen behöfvas särskilt meddeladt tillstånd, hvilket af vederbörande myndighet ju kunde förnekas, för försäljning till förtäring på stället deremot endast en anmälan om att man hade för afsigt att bedriva en dylik försäljning. Riksdagen torde i alla fall, då ju inom Första Kammaren motion blifvit väckt om revision af författningen i dess helhet, längre fram få tillfälle att pröfva, hvilka förändringar som i densamma kunna vara af behovet påkallade.

Jag yrkar af dessa skäl afslag å Utskottets hemställan.

Herr Sven Nilsson i Österslöf: I likhet med de båda föregående talarne vill äfven jag yrka afslag på betänkandet, men jag har för mitt yrkande dessutom äfven ett annat skäl än dem, hvilka utaf dem blifvit anförda. Utskottet föreslår nemligen i första punkten, att Kammaren ville besluta, "att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:t ingå med begäran om sådana förändrade bestämmelser — — — — —"

hvilka här ofvan af Utskottet blifvit angifna." Jag måste säga att jag verkligen genomläst hela Utskottets motivering och således äfven hvad Utskottet säger sig hafva här angifvit, men jag har icke kunnat finna några sådana bestämmelser, som Utskottet här omtalar, och det fastän jag läst Utlåtandet till och med två gånger. Jag har derföre svårt att kunna föreställa mig annat, än att, om betänkandet blef af Kammaren bifallet och Kongl. Maj:t sedermera finge från Riksdagen mottaga en skrifvelse af sådant innehåll som den här föreslagna, Kongl. Maj:t skulle råka i bra stort bryderi, då han skulle taga reda på de omtalade bestämmelserna. Endast ur denna synpunkt skulle jag för min del vilja afslå Utskottets förslag, men då dertill kommer, att jag, hvad sjelfva saken beträffar, anser detsamma öfverflödigt och skadligt, måste jag på det lifligaste hos Kammaren anhålla om afslag derå.

Herr Åstrand: På sätt en föregående talare redan anmärkt, torde Kammaren snart komma i tillfälle att pröfva ett i Första Kammaren väckt förslag om omredigering af författningen i dess helhet. Då de tvänne nu ifrågavarande motionerna blefvo till Utskottet remitterade, hade emellertid detta förslag ännu icke blifvit väckt, och Utskottet har således icke kunnat vid detsamma fästa något afseende. Utskottet har dock icke förbisett att, om en ändring skulle ske uti de nu ifrågavarande, af motionärerna omnämnda stadgandena i 1866 års författning, följden deraf skulle blifva, att äfven en och annan punkt i samma författning rörande försäljningssättet också skulle behöfva att omredigeras.

Med hänseende till hvad den nästföregående talaren yttrat angående redaktionen af betänkandet, tager jag mig friheten bedja honom att ännu en gång läsa motiveringen till detsamma. Han skall då finna att, sedan Utskottet först omnämnt de missbruk, hvartill de nuvarande stadgandena i förordningen gifvit anledning, Utskottet vidare yttrat: "Dylika bestämmelser synas ock Utskottet i väsendtlig mån kunna åvägbringas, om friheten till här ifrågavarande försäljning blefve beroende af dertill erhållet tillstånd" etc. Icke annat jag kan finna, är detta samma sak som Utskottet i sjelfva klämman angifvit såsom erforderlig för att de nuvarande missbruken skola taga ett slut, ehuru Utskottet ansett för lämpligare att endast antyda huru och i hvad riktning ändringen borde ske, än att framkomma med ett bestämdt förslag om sättet, hvarpå den skulle verkställas.

Då emellertid den i Första Kammaren väckta motionen snart torde komma att af Kammaren behandlas, och jag för min del således ej kan anse det vara af någon vigt, om det nu förevarande förslaget vinner Kammarens bifall eller icke, vill jag icke heller göra något bestämdt yrkande om dess antagande.

Herr Sven Nilsson i Österslöf: Jag har verkligen läst den der punkten i motiveringen, som börjar med orden: "Dylika bestämmelser", men bestämmelserna måste väl — och det är detta som jag icke kunnat finna vara förhållandet — för att kunna kallas för "dylika" vara på förhand angifna. Det ställe, der dessa ord förekomma, hör för öfrigt till motiveringen för Herr Engmans motion, som Utskottet först i sednare punkten besvarat, och kan ingalunda hafva afseende på Herr Lars Erssons förslag. Utskottet har i den nu föredragna punkten endast uttalat sig öfver den sistnämnda motionen, och de förändrade bestämmelser, om hvilka Utskottet här talar, kunna således ingalunda, äfven om sådana varit angifna, vara desamma som de, hvilka Utskottet i motiveringen afser. Att så är förhållandet förefaller mig åtminstone alldeles klart och tydligt, likasom att Utskottets motivering och förslag äro så orediga och osammanhängande, som någonting "dylikt" kan vara.

Herr Lars Ersson: Jag har i min motion icke talat om ölstugorna — inrättningar, hvilka tyckas ligga den näst föregående talaren särdeles nära om hjertat, och jag finner ingenting besynnerligt deri, då jag vet att det i hans hemort finnes en hel mängd sådana — utan jag har blott föreslagit ett tillägg till 1866 års förordning, gående ut på en bättre kontroll öfver försäljningen utomhus af icke spirituösa drycker i allmänhet, vin undantaget. Nämnda författningsföreskrifter äro nemligen, enligt 10 § i samma förordning, utom på gästgivare, icke tillämpliga på dem som utomhus försälja icke spirituösa drycker med undantag af vin. Följden deraf har blifvit, att en mängd personer, under föregifvande af att sälja dylika drycker, såsom öl, svagdricka, kaffe, thé m. m., i sjelfva verket till salu utbjudit spirituosa. Detta har i synnerhet varit fallet vid marknader, auktioner och dylika tillfällen. Jag har i min motion anført ett ganska talande exempel på, huru långt missbruket i detta fall kunnat gå. En person i min hemort, som gjort till sitt yrke att fara omkring på auktioner och torgdagar för att sälja öl, har, sedan han tvänne gånger varit stämd för oloflig utskänkning af bränvin, befunnits vid hos honom vid ett sednare tillfälle på en torgdag verkställt beslag innehafva icke mindre än 11 helbuteljer bränvin, förvarade bland ölförrådet. Jag frågar nu, om icke äfven en person, som till den grad begagnar sig af den honom i lagen medgifna friheten till att bryta lagen, icke borde vara skyldig att af kommunalmyndigheten begära tillstånd till drifvande af den rörelse han uppgifver sig vilja idka. Bör icke han såväl som de i första paragrafen af förordningen omnämnde personer vara pliktig att derom hos kommunalnämnden göra anmälan? Så mycket skulle alltid genom en sådan föreskrift vara vunnet, att man, som ordspråket lyder, visste hvar man hade honom.

Jag yrkar bifall till min motion och till den nu föredragna punkten i utlåtandet.

Herr Kolmodin: En af de föregående talarne, Herr Sven Nilsson från Österslöf, har hufvudsakligen redan uttalat min åsigt i denna fråga, att nemligen, genom ett beslut i öfverensstämmelse med Utskottets framställning, egentligen ingenting skulle vara beslutadt. Det är ju tydligt

och klart, att Utskottet i sin hemställan endast hänvisat på ett obestämdt något, som skall vara att finna någonstädes i den föregående delen af betänkanDET. Efter min uppfattning är det derföre alldeles nödvändigt, för att kunna i saken fatta beslut, att betänkanDET återremitteras, så att Utskottet må komma i tillfälle att mera bestämdt formulera de grunder, efter hvilka det önskar, att de nya bestämmelserna i förordningen skola blifva utarbetade. I sakens närvarande skick och då ingen af de föregående talarne framställt något yrkande i nyss antydda riktning, måste jag förena mig med dem, som yrkat afslag å Utskottets hemställan.

Herr Engman: Jag tycker mig verkligen likasom känna i luften, att det icke finnes den minsta utsigt till att Kammaren skulle bifalla Utskottets hemställan i den nu förevarande punkten. Jag instämmer derföre gerna i yrkandet om återremiss af densamma. Jag har härför äfven det skälet, att Utskottet lemnat den delem af min motion obesvarad, i hvilken jag yrkat att förbrytelser mot författningens föreskrifter skola vara underkastade samma straff som för oloflig bränvinsutskänkning är stadgad. En talare har yttrat, att motionen innebure ett steg i motsatt riktning mot den princip, som i näringslagstiftningen under sednare tider gjort sig gällande, en inskränkning i rättigheten att genom eget arbete försörja sig sjelf, och att de som egentligen skulle af de föreslagna bestämmelserna träffas vore personer, hvilka till följd af åtskilliga omständigheter befunno sig i den ställning, att de för sitt uppehälle behöfde begagna sig af detta sätt att förskaffa sig sitt bröd. Han har för effektens skull till och med hänvisat till de gamla orkeslösa gummor, hvilka ej hafva någon annan födkrok än att under bar himmel hela året om på torg och gator utbjuda till de förbigående någonting så oskyldigt som en kopp kaffe eller ett glas öl. Men det är icke dessa som jag åsyftat, ty de torde väl icke så ofta hafva annat att sälja än hvad de verkligen utbjuda, och de hafva sannerligen icke råd att resa på marknader, liquidationsmöten och auktioner för att der göra affärer, om jag så får säga, i stort, utan det är sådana personer hvilka gjort till sitt yrke att resa från den ena marknaden till den andra o. s. v. och der, med Konungens Befallningshafvandes tillståndsbevis på fickan, ehuru i fullkomlig strid mot detta, under ganska oskyldiga namn och uti med vinetiketter försedda flaskor utminutera nästan alla möjliga slag spirituosa. Rörelsen är ganska lönande och såsom bevis derpå skulle jag kunna uppgifva en person, som, efter hvad jag med säkerhet har mig bekant, under en ganska kort tid samlat en förmögenhet å 15,000 å 20,000 Riksdaler. Kände talaren på Stockholmsbanken, som så varmt uppträd till ålderdomens försvar, den skada dylika personer kunna åstadkomma, så skulle han säkerligen ej så strängt hafva uppträd emot den af mig föreslagna förändringen i förordningen.

Jag anhåller om återremiss af utlåtandet, på det att, då, efter hvad under diskussionen blifvit upplyst, vi snart hafva att till behandling motse en i Första Kammaren väckt motion i samma ämne, ehuru af större omfattning, alla tre motionerna må kunna i ett sammanhang behandlas och någon sammanjemkning åstadkommas till någon för sedligheten

bättre förordning än den vi nu hafva, hvilken sannerligen ej åstadkommit något godt hvarken i ena eller andra afseendet.

Herr Lars Ersson: Då det kanhända är nödvändigt att återremittera utlåtandet, på det att Utskottet måtte komma i tillfälle att framställa mera bestämda påståenden än det nu egentligen gjort, så vill jag för min del icke motsätta mig en återremiss.

Herr Östman: Jag tror verkligen, att Riksdagen så länge lagstiftat i bränvinssaker och dylikt, att det nu kunde vara på tiden att icke vidare befatta sig dermed, isynnerhet som det nog finnes mycket viktigare göromål att sköta än att besvara Kongl. Maj:st med anhållan om nya stadganden i en sak af så föga vikt som denna. Jag finner för min del den föreslagna skrifvelsen alldeles öfverflödig, hvarför äfven jag yrkar afslag å densamma.

Herr Engman: Då min länskamrat här till venster icke tyckes hafva reda på, att det nu är fråga om den för försäljning af icke spirituösa drycker gällande förordning och icke om förordningen om villkoren för försäljning af spirituosa, så anser jag mig böra upplysa honom derom, och tillika erinra att förstnämnda författning handlar icke endast om försäljning af kaffe utan äfven om vin och öl, varor af hvilka man ganska lätt kan öfverlasta sig, äfven om de icke äro uppblandade med spirituosa, och skillnaden är bara den, att den som gerna vill hafva ett rus får betala det dyrare om vin och öl användes, ett missbruk som lagstiftningen — om den än icke kan förekomma detsamma — åtminstone icke bör söka att underlätta på det sätt, som nu gällande förordning gör.

Herr Östman: Om missbruk förekomma vid försäljningen af icke spirituösa drycker, så är detta något, som i första hand tillkommer polisen att beifra. Jag kan för min del icke finna, att, om en person säljer spirituosa, utan att ega rätt dertill, ett sådant förhållande bör i lagstiftningsväg afhjelpas. Om åklagaremakten i dylika fall gör sin skyldighet, torde detta vara allt hvad som behöfves för att utrota missbruket.

Öfverläggningen var slutad. Derunder hade yrkats dels momentets återförvisande till Utskottet och dels afslag å Utskottets förslag. Propositioner gäfvos såväl å bifall till Utskottets hemställan som jemväl å bifall till nyssberörda tvänne yrkanden. Då ja förklarades öfvervägande för afslag å Utskottets hemställan, begärdes votering, och blef, sedan yrkandet på återförvisning antagits till kontraposition, en så lydande voteringsproposition uppsatt, justerad och anslagen:

Den, som afslår Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskotts förra hemställan i dess Utlåtande N:o 17,

röstar ja ;

Den det ej vill,

röstar nej,

Vinner nej, har Kammaren beslutit till Utskottet återförvisa nu föredragna del af berörda utlåtande.

Voteringen utföll med 65 ja mot 85 nej, hvadan ärendet blifvit till Utskottet återförvisadt.

Hemställandet under *mom. b*).

Herr Engman: Vid den utgång första momentet af detta utlåtande genom den nyss verkställda voteringen erhållit, synes mig konsekvensen fordra, att äfven det nu föredragna andra momentet, som med det förra står i oskiljaktigt samband, måtte till Utskottet återremitteras; och anhaller jag vördsamt hos Herr Talmannen om proposition å detta mitt yrkande.

Vidare anfördes ej. I enlighet med Herr Engmans yrkande blef jemväl detta moment till Utskottet återförvisadt.

§ 11.

Föredrogos ånyo, men bordlades andra gången:

Konstitutions-Utskottets Memorial N:o 1 och Utlåtanden N:is 2 och 3; samt

Andra Kammarens Första Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 4 (i samlingen N:o 18) och dess Andra Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 7 (i samlingen N:o 19).

§ 12.

Anmäldes och bordlades nu inkomna ärenden:

Stats-Utskottets Utlåtande N:o 16, angående regleringen af utgifterna under Riks-statens Sjunde Hufvudtitel; och

Lag-Utskottets Utlåtanden:

N:o 7, i anledning af återremiss af Utskottets Utlåtande N:o 4, rörande väckt motion om ändring af 7 Kap. 2 § Giftermålsbalken;

N:o 8, i anledning af ej mindre Kongl. Maj:ts nådiga proposition om antagande af en författning angående förändrad lydelse af 2 Kap. 11 § Strafflagen, än äfven enskilda motioner i samma ämne;

N:o 9, i anledning af dels Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen med förslag till författning angående förändrad stämningssätt i vissa fall, dels ock enskild motion i samma ämne; och

N:o 10, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen om antagande af en författning angående förändrad lydelse af 10 Kap. 1 § Rättegångsbalken.

Kammaren beslöt, att dessa nu för första gången bordlagda ärenden skulle

skulle, med afseende å den ytterligare bordläggning, som kunde ifrågakomma, sättas främst till föredragning i nästa sammanträde.

§ 13.

Justerades protokollsutdrag öfver i detta sammanträde fattade beslut.

§ 14.

På grund af sjukdomsförfall, som med inlemnadt läkarebetyg blifvit behörigen styrkt, erhöi Herr Ola Jönsson ledighet från riksdagsgöromålen under 14 dagar, från och med morgondagen.

Kammarens ledamöter åtskiljdes kl. $\frac{1}{4}$ 10 e. m.

In fidem
H. Husberg.

Onsdagen den 8 Mars.

Kl. 2 e. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 1 innevarande månad.

§ 2.

Föredrogos ånyo, men blefvo andra gången bordlagda:

Stats-Utskottets Utlåtande N:o 16, och

Lag-Utskottets Betänkande N:o 7 och Utlåtanden N:is 8—10.

Kammaren beslöt, att Stats-Utskottets nyssberörda Utlåtande N:o 16, som anginge regleringen af utgifterna under Riks-statens Sjunde Hufvudtitel, skulle företagas till slutligt afgörande i sammanträdet nästa Lördag den 11 dennes och till föredragning då förekomma näst efter de till samma dag utsatta val.