

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1876. Andra Kammaren. N:o 47.

Fredagen den 28 April 1876.

Kl. 7 e. m.

§ 1.

Fortsattes den i förmiddagens sammanträde började öfverläggningen rörande Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 11 (i samlingen N:o 35), angående de så kallade natt-tågens inställande å statens jernbanor.

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.*

Ordet lemnades, enligt förut skedd anteckning, till motionären

Herr J. V. Lundqvist, hvilken yttrade: Då jag åtskilliga gånger rest på jernväg från mitt hem till Stockholm och sett den ofantliga trafik, som råder på statsbanorna dels på de blandade och dels på godstågen, har jag alltid tänkt, att jernvägarne under så lyckliga förhållanden borde bära sig, så att vi kunde med dess egna inkomster betala den ränta och amortering, de fordra; men då jag sedermera genomsett de statistiska uppgifter, jernvägsstyrelsen upprättat och som här utdelats, har jag funnit, att nettobehållningen af statens jernvägar årligen förminskats, under det att driftkostnaden år efter år stegrats. Jag har dervid kommit på den tanken, att, då vi reste hit och voterade stora anslag, vore det också vår pligt att i någon mån taga vara på statens tillgångar, och på grund häraf väckte jag vid riksdagens början den motion, som blifvit på så många vis klandrad, dels i dag och dels vid remissen af en vestgötarepresentant, som då gjorde natt-tåg till dagtåg och dagtåg till natt-tåg. Ledsamt nog är denne representant nu icke här närvarande; hade han varit det, skulle jag velat lemna honom några upplysningar i saken.

Jag har emellertid nu begärt ordet för att i någon mån söka vederlägga den reservation, som blifvit mot Utskottets förslag afgifven af ett par af Utskottets ledamöter och derefter accepterats af åtskillige talare inom Kammaren. Såsom herrarne känna, har Herr Storckenfeldt inom Första Kammaren väckt motion om inställande af natt-tågerna på statens jernvägar under vintermånaderna, hvilken motion således i betydlig mån skiljer sig från min, i hvilken afses indragande af natttågen *hela året igenom*, eller att dubbla snälltåg icke må hvarje dygn an-

Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Ports.)

ordnas; ty det lärer väl icke gå an att anställa särskild personal för vissa månader på året, hvilket väl blefve nödvändigt, om Herr Storckenfeldts motion bifölles. Nu skulle jag visserligen, då den afgifna reservationen icke egentligen har afseende hvarken å min motion, hvilken icke handlar om natt-tågen under blott viutren, eller å Utskottets förslag, hvilket innefattar en begäran, att Kongl. Maj:t måtte tillse att snälltågen icke blifva flera än behöfvet kräfer och tillgångarne medgifva, helt enkelt kunna förbigå densamma; men då denna reservation i sjelfva verket grundar sig på den promemoria, som af jernvägsstyrelsen blifvit lemnad till Första Kammarens Utskott och af dess chef underskrifven samt således måstes anses vara en officiell handling; och då i densamma har gjorts försök att bevisa, det natt-tågen icke medföra någon förlust, hvilket skulle framgå af en utaf jernvägsstyrelsen deri upprättad tabell, måste jag något litet uppehålla mig dervid för att vederlägga en del deri lemnade uppgifter.

I denna tabell förekommer följande uppgift: "Den genom en sådan indragning (af natt-tågen) uppkommande besparingen af dagliga snälltågsmil utgör således 81,6 tågmil eller för 150 dagar inalles 12,240 snälltågsmil." Detta är en uppgift af jernvägsstyrelsen och således af officiell natur. Men, mine herrar, uppgiften är icke förty osann. Jag vågar påstå det; och en hvar af eder, mine herrar, som vill granska densamma, skall lätt finna, att den är osann; ty vi behöfva endast kasta en blick på gällande tidtabell för att se, det saken gestaltar sig helt annorlunda. Enligt densamma anordnas hvarje dygn natt-tåg mellan:

Stockholm—Göteborg, emellan hvilka stationer	är 42,8 mil
Göteborg—Stockholm	„ 42,8 „
Katrineholm—Nässjö	„ 20,1 „
Falköping—Nässjö	„ 10,6 „
Nässjö—Falköping	„ 10,6 „
Örebro—Hallsberg	„ 2,3 „
Hallsberg—Örebro	„ 2,3 „

hvilket tillsammans gör 131,5 mil. Här af synes att styrelsens uppgift är oriktig och att den, troligen för att visa det natt-tågen kostar så litet som möjligt, felräknat sig, som herrarne finner, på icke mindre än 49,9 tåg mil per dygn.

Vidare har styrelsen uppställt en beräkning öfver hvad ett snälltåg, innehållande 7 vagnar, kostar per mil. Jag har i dessa handlingar funnit officiellt uppgifvet, att hvarje snälltåg i medeltal består af 7 vagnar.

Nå väl, i detta jernvägsstyrelsens opus, som afser att lemna en redogörelse för kostnaderna för snälltågen, har styrelsen kommit till det resultat, att kostnaden per tåg mil uppgår till 7 kronor 42 öre för ett tåg af 7 vagnar. Tror verkligen någon af herrarne, att det ligger inom möjlighetens gräns att till detta pris transportera ett snälltåg? I sådant fall vore det, minsann, högst bekvämt att färdas på snälltåg. Då nu personafgiften för första klassens passagerare på snälltåg utgör 90 öre per mil, skulle, enligt nyss nämnda beräkning, icke behövas mer än att 8 personer sloge sig tillsammans om ett helt

snälltåg för att à 90 öre person få det erforderliga beloppet 7 kronor 42 öre i det närmaste fylldt. I sådant fall räckte visserligen icke snälltågets 7 vagnar till att låta alla 8 personerna begagna sig af hvar sin vagn, utan 2 finge nöja sig med att åka tillsammans i den sjunde vagnen, men denna lilla olägenhet tror jag att man gerna skulle underkasta sig för att få hyra ett snälltåg till ett sådant rampris som 7 kronor 42 öre per tågmil. Jag begriper icke, hvarför man skulle vilja klandra jernvägsstyrelsen, som ställer så bekvämt till att icke mer än 1½ person behöver sitta och trängas i samma kupé, och detta utan att passagerareafgiften blir högre än 90 öre milen. Jag förmodar, att hvar och en skall inse, att en sådan löslig beräkning är uppgjord helt och hållet på måfå.

Om vi nu något närmare se på saken och taga i betraktande gällande tidtabell för statens jernvägar, så finna vi, att natt-tågen gå 131,5 mil om dygnet. Nu har jag af fullt trovärdiga personer hört uppgifvas, att jernvägsstyrelsen icke gerna kan beräkna utgifterna för ett natt-tåg af 7 vagnar till lägre belopp än 25 kronor per tågmil. Huru tager sig då saken ut? Jo, i stället för den af reservanten beräknade årliga kostnaden af 217,965 kronor 60 öre för natt-tågen, uppgår samma kostnad, enligt en riktig beräkning, i medeltal till 1,199,937 kronor 50 öre.

Detta utvisar ett betydligt större belopp än det, hvartill reservanten kommit.

Om vi nu, i likhet med jernvägsstyrelsen, beräkna samma utgifter för 5 månader, finna vi, att jernvägsstyrelsen kommit till en summa af 90,819 kronor, under det att den verkliga kostnaden i detta hänseende, med beräkning af 25 kronor per tågmil, uppgår till 499,973 kronor 96 öre. Detta är en betydlig skilnad, och ändå vill man här uppstå och göra sig solidarisk med jernvägsstyrelsens uppgifter, utan att göra sig besvär med att granska dem. Detta förvånar mig på det högsta.

Vidare uppgifver jernvägsstyrelsen, att persontrafiken å snälltågen under senaste åren betydligt ökats, så att denna år 1874 uppgick till 3,335,915 personmil. Ja, det är sant, personfrekvensen har stigit under senaste åren med 18 procent, men om man gör beräkningen från tiden för de första stambanornas anläggning i landet, kommer man till det resultat, att samma trafik stigit hundradetals procent. Göres åter beräkningen från år 1873, då natt-tågen infördes hos oss, ställer sig förhållandet så, att år 1874, året efter det, de dubbla snälltågen infördes, ökade sig de resandes antal i förhållande till föregående året med 18 procent. Men tillökningen af antalet resande å de blandade tågen var, enligt trafikstyrelsens uppgift, precis lika stor. Deremot ökades under samma år inkomsterna af snälltågen icke mer än med 0,9 procent, och detta trots, att under året trafikerades 13,5 mil längre jernväg än förut. Herr Ericson har visserligen uppgifvit, att denna tillökning i statsbanornas längd under år 1874 icke belöpte sig till mera än 6 mil. Detta är fullkomligt misstag. Vid slutet af året 1873 öppnades nemligen dels Upsala—Krylbo-banan, 8,9, dels Linköping—Boxholm, 4,6 mil lång, hvilket tillsammans gör 13,5 mil.

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

Angående
natt-lagens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)

Såsom stöd för sin mening anför reservanten, hurusom under år 1874 personfrekvensen å snälltågen ökats till 3,335,915 personmil. Han har likväl underlärit att upplysa, det under samma tidpunkt persontrafiken jemväl å de blandade tågen ökats till 11,090,563 personmil. Reservanten har med sin ensidiga uppgift sålunda ingalunda förmått visa, att införandet af de dubbla snälltågen i ringaste mån ökat jernvägens trafikinkomster. Jag har endast i förbigående velat nämna detta. Hufvudsaken är, det jag tror mig således hafva visat, att de af trafikstyrelsen lemnade uppgifter, innehålla åtskilliga felräkningar i fråga om såväl den förmodade stora tillökningen som om det låga pris, hvartill banorna trafikeras. Det afseende, som på dessa uppgifter bör fästas, anser jag derföre vara lika med noll.

Hvad nu angår det af Utskottet afgifna utlåtandet, så ber jag att äfven derom få yttra några ord. Jag ställer mig helt och hållet på Utskottets sida, beträffande dess resonnement om jernvägarnes ringa afkastning af persontrafiken. Ty då, efter hvad trafikstyrelsen själf uppgifver, banorna trafikeras så billigt, att icke mera än två personer behöfva resa på hvarje vagn, för att kostnaden för denna trafik skola betäckas, och vi se, att i stället i medeltal åkt 4,2 personer på hvarje vagn, bör väl ett stort öfverskott hafva uppstått å denna persontrafik; men hvart detta tagit vägen, har ingen, hvarken reservanten eller någon annan, kunnat visa mig, och innan så sker, återtager jag icke ett ord af hvad jag sagt om natt-tågen eller begagnandet af dubbla snälltåg så länge persontrafiken icke är större än $4\frac{1}{2}$ person per vagn, nemligen att de äro en tärande kräfta på jernvägens inkomster, endast till för att tillfredsställa människors nyfikenhet.

Till ledning för bedömande af driftkostnaden för snälltågen i förhållande till inkomsterna deraf, anhåller jag få meddela några siffror ur jernvägens egen statistik. Under år 1874 utgjorde bruttoinkomsten af statens jernvägar 14,108,557: 56 och under samma år uppgick antalet tågmil till 467,224,6. Af denna väglängd hade snälltågen tillryggalagt 139,398,5 mil, blandade tågen 138,082 mil, godstågen 187,276,4 mil samt arbetstågen 2,467,7 mil. Således har af hela antalet tågmil under år 1874 snälltågen upptagit omkring $\frac{1}{4}$ af tågmilen. Ser jag då på drift- och underhållskostnaderna för nämnde år, så uppgå de till 8,173,644: 45. Delar jag denna summa med snälltågsmilen, som utgöra i det närmaste fjerdedelen och som sålunda bör hafva sin fulla andel i omkostnaderna, får jag ett belopp af 2,043,411 kronor 11 öre, hvartill utgifterna för snälltågen sålunda borde hafva belöpt sig. Såsom vi veta, beviljade 1875 års riksdag 10 millioner kronor till bestridande af driftkostnaderna för innevarande år och för år 1877 är för samma ändamål anvisadt ett belopp af 11 millioner 55,000 kronor. Omkostnaderna hafva således oupphörligt stigit och äta årligen upp vinsten.

Ser jag vidare till inkomsten i allmänhet för snälltågen efter den uppgift, som här finnes, så har den uppgått till 2,104,798 kronor 35 öre för sålda biljetter, under det samtidigt euahanda inkomst för blandade tågen, hvilka icke taga så många tågmil, d. v. s. åstadkomma så stor slitning för banan, belöpte till 3,501,570 kronor 8 öre.

Öfvergår jag till beräkningarne öfver antalet resande enligt berättelsen för 1874, det sista år, för hvilket statistiken ännu är utarbetad, så har hela antalet resande utgjort 3,152,603 personer, deraf på snälltåg 283,596 personer, men på blandade tåg 2,869,007 personer. Och dock hade, som sagdt, öppnats nya bandelar och anordnats dubbla snälltåg, som ej funnos året förut. Skulle man emellertid värdera omkostnaderna för snälltågen, efter begagnade tågmil, som utgör 139,398,5 efter ett i min tanke lågt pris å 20 kronor per tågmil, så uppgår omkostnaderna till 2,787,970 kronor mot 2,104,798, kronor 35 öre uti inkomst. Således utvisa snälltågen en ej ringa förlust, till och med om slitningen ej toges med uti kalkylen.

Om man vidare kastar en blick på procentberäkningen, så utvisar tabellen öfver försålda biljetter, att procenten 1874 var $38\frac{1}{10}$ mot $37\frac{2}{10}$ året förut. Således oakadt favören af dubbla snälltåg tillkom år 1874, är det icke visadt, att procenten ökats mera än $\frac{9}{10}$ procent.

Hvad driftkostnaden angår, var den år 1873 52,830 procent, år 1874 57,934 procent och 1875 64,05 procent, allt i förhållande till inkomsten. Således har utgifterna mer och mer ökats, under det behållningen mer och mer minskats; och om man ser till, hvilken nettovinst staten haft på byggnadskapitalet, så finner man att densamma 1873 var 4,83 procent men 1874 nedgick till 4,56 procent. Det är således ett bestämdt faktum — mine herrar — att, ehuru det visserligen för oss är en fördel att åka på jernväg för godt pris, statens jernbanor gå med total förlust och jag ser under sådana omständigheter ingen möjlighet för oss att i längden fortsätta att bygga nya statsbanor. Inkomsten uppgår ju knappast till 4 procent — ja, jag har till och med sett uppgifvet i tidningar, att staten icke ens har 2 procent på sina stambanor.

Med sådana siffror för ögonen, bör det icke förundra någon, att man börjar ställa det anspråket på den styrelse, som sköter en så stor affär, att styrelsen bör i någon mån se till, att förlusten på rörelsen hädanefter ej blir så stor, utan att den vid fullgörandet af sitt maktpåliggande värf utgår från den regeln, att ett företag, som helt och hållet är grundadt på lånta penningar, bör sjelft betala ränta och amortering på anläggningskostnaden.

Det är i detta syfte, jag inlåtit mig på frågan och hoppas, att Kammaren bifaller Utskottets förslag. Åsigtorna må för öfrigt vara olika, huruvida tidpunkten är lämplig, men då frågan en gång kommit på tal, skulle det se ganska besynnerligt ut, i händelse Andra Kammaren skulle afslå Utskottets hemställan. Det vore detsamma som att säga, det jernvägstrafikstyrelsen visserligen hushållar dåligt, men att det gör detsamma. För min del, tror jag icke, att vi representanter från landsbygden kunna stå till svars inför våra kommittenter, om vi visa en dylik undfallenhet. Jag hoppas derföre, att Kammaren bifaller skrifvelseförslaget och sålunda underställer frågan Kongl. Maj:ts bepröfvande. Derigenom vändes åtminstone trafikstyrelsens uppmärksamhet på, att det svårligen kan gå an att vårdslösa en stor rörelse, som drifves på statens risk.

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)

Jag anhåller vördsamt om proposition på bifall till Utskottets förslag.

Herr Granlund: Man har i vårt land en särdeles benägenhet att vid vissa inträffande händelser taga måhända alltför hastiga intryck och jag må säga falska intryck med afseende å den institution, inom hvars gebit händelsen inträffat. För min del tror jag, att den opinion, som på sista tiden utbildat sig mot natt-tågen å statens jernbanor, hufvudsakligen härrör af den bekanta beklagliga olyckshändelse, då tvenne natt-tåg stötte tillsammans, men jag frågar, om denna olyckshändelse icke lika väl kunnat under likartade förhållanden drabba tvenne dag-snälltåg, hvilka under den mörka årstiden måste för att fullända sina turer, trafikera banan långt in på qvällen. Motionären säger, att han dels af ömhet för människors lif och helsa, dels af den stora förlust, med hvilken natt-tågen visat sig gå, önskar, att detta slags tåg på statsbanorna måtte upphöra. Det första motivet bevisar visserligen en allmän människokärlek, men de, hvilka lika med motionären äro rädda för dessa natt-tåg, kunna ju undvika dem.

Hvad motionärens beräkningar och påståenden om den förlust, som dessa natt-tåg skulle försaka, beträffar, så trodde jag, att motionären skulle låta pruta med sig något i dessa sina beräkningar och jag hade ändå större förhoppning derom, då jag visste att han var Westgöte, men efter det anförande han nu haft, finner jag att det är långt derifrån.

Motionären har tagit sig friheten att förklara de af jernvägs- trafikstyrelsen lemnade uppgifter för idel osanning. Jag frågar: hvart skulle vi komma här med våra riksdagsarbeten, om vi icke kunde sätta tro till officiella uppgifter? Och dessa uppgifter, hvarom här är fråga, hafva i hög grad nedsatt motionärens påståenden om de minskade inkomsterna å statens jernvägar.

Men männe vi här böra fästa oss företrädesvis och egentligen vid den *ekonomiska* sidan? männe man någonsin trott, att jernvägarne skulle så bära sig, att de skulle kunna helt och hållet betala och underhålla sig sjelfva? Hvem kan i siffror beräkna den ofantliga vinst, som dessa jernvägar tillskyndat och tillskynda oss i industrielt hänseende på alla områden? Äro icke jernvägarne den mäktiga häfstång, som befordrat landets utveckling i alla riktningar? finnes det någon samhällsklass, någon näring, ja, jag må säga någon individ, för hvilken icke jernvägarne äro af stor nytta? Och hafva vi nu jernvägar, så måste vi väl ock se till, att vi af dem draga all möjlig nytta och fördel och att vi icke gå tillbaka utan framåt, ty inställande af natt-tågen skulle vara ett tillbakagående, och dertill böra vi väl icke göra oss skyldiga.

Det är besynnerligt, att denna farhåga för natt-tågen och detta myckna skrik om de stora kostnaderna för desamma komma från personer, som minst begagna sig af dessa natt-tåg. Jag har gjort det ganska mycket och funnit, att de flesta tågen äro mycket uppfyllda af passagerare, ja, så mycket, att det ofta nog är svårt att få så kallade liggplatser.

Jag tror således icke såsom den ärade motionären, att natt-tågen äro orsaken dertill, att våra jernvägar bära sig måhända mindre än man väntat. I motionen liknas dessa natt-tåg vid en stor kräfte, som tärer på jernvägens inkomster — i reservationen förekommer, genom tryckfel, "största kräfte", hvilket dock genom ett extra blad rättats till den *största kräfte*. Det skulle således vara denna stora kräfte, natt-tågen, som medtager så stor del af jernvägarnes inkomster. Efter de uppgifter som blifvit meddelade, torde denna liknelse icke vara tillämplig på annat sätt, än att, om man inställer natt-tågen, gå vi, som kräfte, baklänges, icke framåt.

Jag tror, att natt-tågen äro i det hela inbringande för staten och anser, att vi icke kunna undvara dem utan stor afsaknad för den allmänna samfärdseln. Tid är penningar och för många är en dag mera värd än för andra en vecka. Huru skulle det taga sig ut, om en utlänning, som ämnade sig hit till Stockholm, komme till Malmö och finge ligga der tolf timmar och vänta på tåg? Huru många gång händer det icke inom affärslifvet att ett brefs fördröjande en dag kan vara af oberäknelig vigt?

Jag anser, att man icke utan den största afsaknad i mångahanda förhållanden kan undvara natt-tågen, och yrkar för min del afslag på Utskottets hemställan.

Herr Per Nilsson i Espö: Herr Talman! Man skulle nästan undra på, huru det är möjligt, att Tredje Tillfälliga Utskottet kunnat framkomma med ett förslag sådant som detta, då man blifvit upplyst af reservanten, att en af Utskottets ledamöter framdragit inom Utskottet den promemoria, hvaraf han använt en stor del i sin reservation. Att Utskottet icke begagnat något af denna promemoria, oaktadt den blifvit uppläst för Utskottet, det undrar jag icke på, emedan den icke varit af Utskottet begärd, utan en ledamot af Utskottet frivilligt framlemnat densamma; men så mycket mera tacksamme böra vi vara mot reservanten, som infört denna promemoria i sin reservation och derigenom satt oss i tillfälle att ur en mera vidgad synkrets bedöma de ifrågasvarande förhållandena.

Jag undrar mycket, huru det skulle taga sig ut, om Riksdagen komme in till Kongl. Maj:t med en skrifvelse sådan som den här föreslagna. Jag tror, att jernvägsstyrelsen nog har haft många sammanträden, mycket bekymmer och besvär med ordnandet af samfärdseln inom Sverige och sammanbindningen med den öfriga världen. Vi ligga här i en aflägsen vrå och kunna icke bestämma något i afseende å den större trafiken i utlandet, utan måste tvärtom se till, att vi rätta oss efter de andra, så att våra tåg kunna komma fram vid utgångspunkterna på den lämpligaste tiden.

Detta måtte väl nu vara något, som trafikstyrelsen kan bättre erfarra och begripa än Andra Kammarens majoritet.

Om man tänker efter, huru förhållandet är, så torde man erinra sig, hurusom det straxt vid våra jernvägars öppnande talades om nödvändigheten att skilja person- och godstrafiken åt. Detta började ock

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

Angående
natt-tågens
installande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)

så småningom att ske och en vidare utveckling deraf äro dessa snälltåg, hvilka genom sin mindre tyngd kunna komma fortare fram.

Med de blandade tågen, som äfven hafva persontrafik, hvilka ingen tänker på att aflysa, behöfver man deremot någon längre tid för resan mellan de yttersta punkterna Stockholm—Göteborg och Stockholm—Malmö. Således, den person, som vill resa på dessa tåg och hvilat öfver natten vid någon station, kan ju få göra det, och den, som betraktar tiden dyrbarare och vill fara med snälltåg, bör ock beredas tillfälle dertill. I afseende å godståg är förhållandet annorlunda. Dessa tåg gå med mindre hastig fart och lokomotiven draga en större tyngd. Jag kan för min del icke annat än finna, att den indelning i afseende å tågen, som är gjord, i det allra närmaste uppfyller ändamålet. Om vi nu, såsom det yrkats, skulle göra ett afbrott i denna anordning och begära, att Kongl. Maj:t skulle helt och hållet eller åtminstone till en del indraga natt-tågen, så skulle vi derigenom utestänga oss från den samfärdsel med utlandet, vi nu ega, och det är icke ringa under närvarande förhållanden. Man skulle isolera sig från en verklig samfärdsel.

En talare på förmiddagen, som opponerade sig mot Utskottets förslag, sade äfven, att industrien och rörelsen hade den största fördelen af denna anordning, men att landtmannen icke skulle hafva så stor fördel deraf; men jag får säga, att landtmannen äfven har en stor fördel af en lättare samfärdsel, och jag tror, att det icke finnes något landtbruk i någon del af landet, som icke har sitt stora gagn af dessa snälltåg.

Jag kan icke annat än på det allvarligaste yrka afslag å Utskottets förslag.

Herr Jonas Andersson i Häckenäs: Oaktadt föregående talare under förmiddagen låtit förstå, att det skulle vara icke allenast ett oberättigande för Riksdagen att yttra sig öfver dylika frågor, utan äfven i högsta grad olämpligt, oaktadt detta, säger jag, har jag vågat begära ordet för att yttra mig i föreliggande fråga. Grundlagen berättigar nemligen hvarje riksdagsman att yttra sig öfver förekommande ärenden, och det åligger hvarje tänkande riksdagsman att pröfva ärendena, äfven om han icke vill yttra sig öfver dem. Om man skulle utdraga konsekvenserna af dessa talares åsikter, så skulle man komma derhän, att det vore olämpligt för Riksdagen att yttra sig öfver något som helst styrelseverks åtgärder, ty i hvarje styrelse finnes alltid fackmän, som i första hand böra hafva bättre reda på förhållandena än Riksdagen i allmänhet och särskilda riksdagsmän i synnerhet. Men derföre bör man icke säga, att man är oberättigad såsom riksdagsman att yttra sig öfver frågor rörande sådana verk, och jag tror det ofta vara högst behöfligt. Jag medgifver gerna, att den förevarande saken kan ses från mer än en sida, likasom hvarje annan sak, men jag anser det icke vara rätt eller lämpligt, att man å den ena sidan söker att förhåna hvad å den andra sidan blifvit uttaladt. För en och hvar, som något opartiskt och oberörd af särskilda intressen tänkt öfver denna sak, torde det allt förefalla, att motionären icke

saknat skäl för sin framställning i ämnet. Att natt-tågen i allmänhet hafva förorsakat en icke obetydlig förlust eller förminskning i statens inkomster från jernvägarne, derom synas både regeringen och jernvägsstyrelsen vara temligen ense. I Kongl. Maj:ts proposition till innevarande Riksdag yttrar regeringen, att, på grund af jernvägsstyrelsens uppgifter, regeringen funnit, att orsaken till den minskning, som på senare åren inträdt i jernvägarnes behållna inkomster, varit, bland andra, de ökade snäll-tågen och i synnerhet natt-tågen. I följd af nådig befallning inkom jernvägsstyrelsen med berättelse till Kongl. Maj:t rörande 1874 års förhållanden i afscende å jernvägarnes inkomster och anledningen till att nettobehållningen så betydligt nedjunkit alltifrån åren 1872 och 1873 till närvarande stund.

I Trafikstyrelsens ofvan åberopade berättelse för 1874 yttras sid. 8: "Utgifterna för rigtning af räler och sliprar hafva sedan natt-tågen tillkommit stigit i anmärkningsvärd grad, och ehuru denna stigning äfven måste tillskrifvas höjd arbetskostnad, förorsakad bland annat deraf, att banvakterne, hvilka tillförene kunnat vexelvis användas vid banans underhåll, numera på vissa sträckor uteslutande tagas i anspråk för den ökade bevakningstjensten, så lider det emellertid ej tvifvel att en mycket väsentligt bidragande orsak till samma stigning varit och ännu är det ökade antalet snälltåg och dessas större tyngd."

Det synes sålunda af denna berättelse, att jernvägsstyrelsen sjelf medgifvit, att den betydliga minskningen uti nettobehållningen af jernvägarne är till hufvudsaklig del förorsakad af snäll-tågen i allmänhet och natt-tågen i synnerhet. Vid sådant förhållande kan man verkligen litet förundra sig öfver den berättelse, som af samma jernvägsstyrelse är på begäran af Första Kammarrens Tillfälliga-Utskott afgifven, och hvilken berättelse sedermera blifvit i vårt Tredje Tillfälliga Utskott af en dess ledamot föredragen. Uti denna berättelse har styrelsen visserligen tyckts vilja framställa en kalkyl, utaf hvilken skulle framgå motsatsen till hvad som är uppgifvet uti berättelsen till Kongl. Maj:t för år 1874. Men härvid är att bemärka, att i nyssberörda kalkyl är ingen riktig skilnad iakttagen emellan natttåg och snälltåg eller emellan natt-tågen och trafiken i öfrigt. När man på sådant sätt sammanblandar det ena med det andra, är det lätt att, såsom Herr Jöns Pehrsson under förmiddagens diskussion uttryckte sig, komma till hvilket resultat, man sjelf önskar. Vid sådant förhållande kan man verkligen icke med skäl förhåna deras åsigt, hvilka anse, att natt-tågen äro ett onus för vår jernvägstrafik. För min del anser jag, att snäll-tågen böra gå om dagen, och det torde vara minst sagdt något tvifvelaktigt, huruvida de böra gå om nätterna. Äfven för den profane är det många skäl, som tala för den åsigten, att natt-tågen icke verka förmånligt och icke medföra en nytta, som svarar mot de förluster och den stora risk, som åtfölja desamma. Uti den sista uppgiften från jernvägsstyrelsen till Första Kammarrens Tillfälliga Utskott är visserligen anmärkt, att det blott är under fem timmar af dygnet, som man skulle kunna undvara natt-tågens tjänstepersonal. Härvid vill jag erinra, att bland de skäl, som mest tala för natt-tågens indragning är just den omständigheten, att jernvägspersonalen är öfverausträngd af arbete både

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

Angående
natt-tågens
inställande å
statsens jern-
vägar
(Forts.)

natt och dag. Dessa fem timmar, som beräknas kunna inbesparas emellan klockan elfva eftermiddagen och klockan fyra förmiddagen, äro väl icke för mycket för hvilken menniska som helst till sömn och hvila. Det är tillika alldeles obestriddigt, att en menniska, som icke får njuta ens den allra nödtorftigaste hvila, icke kan vara rätt pålitlig att sköta så viktiga befattningar, som jernvägspersonalen har sig ålagd, och der såväl en dyrbar materiel som människolif bero af dess vaksamhet och påpasslighet. Om man å ena sidan skall kunna påräkna, att personalen, som bevakar banan och materielen, är fullt pålitlig, så kan man väl icke å den andra sidan vara belåten med, att denna samma personal utgöres af sömngångare, hvilka till följd af bristande hvila icke kunna vara fullt vakna.

Det beräknas i allmänhet, att godstrafiken är den hufvudsakligaste delen af trafiken å våra jernvägar. Hvad nu beträffar snäll-tågen och natt-tågen i synnerhet, finnes väl ingen, som vill påstå eller kan bevisa, att någon väsentlig godstransport eger rum med natt-tågen. När härtill kommer, att man med fullt skäl kan antaga, att, för den händelse natt-tågen indroges, skulle, snart sagdt, alla passagerare, som nu färdas med natt-tågen, i stället begagna sig af dagsnall-tågen, om nemligen viktiga angelägenheter dertill föranleda, så finner man, att natt-tågen egentligen endast medföra förluster, för att icke tala om den stora nötningen på jernvägsskenorna äfvensom på materielen i öfrigt. Det är också alldeles gifvet, att de många enskilda bibanor, som utmynna vid statsbanorna, på intet vis draga någon fördel af natt-tågen, åtminstone icke för såvidt det gäller godstrafiken. Man ser ock hvad det haft till följd, och huru mycket missnöje det väckte, då jernvägsstyrelsen strax efter den stora olycka, som förlidet år timade vid Bankeberg, bibehöll natt-tågen, men drog in de dagliga snäll-tågen på den östra stambanan. Det torde icke med skäl kunna påstås, att ett sådant förfarande stod i öfversstämmelse med hvad som då var den allmänna meningen i landet. Utskottet har nu icke föreslagit annat än att Riksdagen måtte uti en skrivelse till Kongl. Maj:t anhålla om en utredning, "huruvida icke, till vinnande af större nettoinkomst af statsens jernvägstrafik, någon inskränkning i antalet af de för närvarande begagnade snälltågen må kunna ega rum och om icke i så fall de så kallade natt-tågen kunde indragas, äfvensom om i öfrigt några åtgärder kunna vidtagas, som leda till de resandes större säkerhet." En sådan skrivelse anser jag, för min del, vara fullt berättigad och den bör icke på något sätt kunna anses skadlig för dem, som önska natt-tågens bibehållande. Ty genom en sådan utredning — hvilken utan tvifvel blefve en följd af skrifvelsen — finge man mera klart för sig, än man nu har, om dessa natt-tåg verkligen medföra så stora fördelar, som man velat påstå, eller om icke trafiken dem förutan skulle kunna ordnas på ett nöjaktigt sätt. Jag tror följaktligen, att det är alldeles i sin ordning, hvad Utskottet nu föreslagit. Jag medgifver gerna, att, när nu dessa natt-tåg en gång kommit i farten, det särdeles, hvad angår postbefordringen, såväl inom landet, som mellan Sverige och utlandet, är rätt svårt och förenadt med synnerligen stora olägenheter att afskaffa dem. Men jag är fullt

förvissad, att, om de aldrig tillkommit, dessa olägenheter icke hade förefunnits, samt att både postens befordran och personaltrafiken kunnat ordnas på ett tillfredsställande sätt medelst dagsnälltågen. Jag tror ock, att man begick ett misstag, när man införde dessa natt-tåg, men att, när så skett, man så fort sig göra låter bör rätta detsamma, ehuru detta icke torde komma att gå så särdeles fort. Men det skadar icke att man börjar tänka derpå och ju förr dess hellre ordna saken på det sätt, som öfverensstämmer med allmänhetens önskan. Jag anhåller för min del om bifall till Utskottets förslag.

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

Herr Toll: Det var att förutse, att denna fråga skulle komma att blifva brännande, då mäktiga intressen i landet *äro* eller *anse sig* vara beroende af nattågens vara eller icke vara. Under förmiddagens diskussion i denna fråga uttalades ord, som, utan att vara upplysande i sak, voro ganska förnärmande och sårande för Utskottet. Jag måste beklaga detta, på samma gång jag får förklara, att jag har hvarken lust eller förmåga att upptaga striden i samma tonart eller med samma vapen. Hvad har då Utskottet i sjelfva verket gjort? Utskottet har icke obetingadt bifallit motionen; det har endast upptagit frågan till behandling och har ansett sig dertill hafva flera skäl. Först och främst har Utskottet funnit skäl dertill såväl af ett i den Kongl. statsverks-propositionen förekommande yttrande till statsrådsprotokollet, hvilket yttrande finnes ganska utförligt återgifvet i Utskottets betänkande, som uti den berättelse för år 1874 som trafikstyrelsen afgifvit i ämnet och som äfven finnes likaså omständligt införd i samma betänkande. I såväl den Kongl. propositionen som nyssnämnda berättelse framhålles i otvetydiga ordalag, att *hufvudsakligaste* anledningen dertill, att inkomsterna af statens jernvägstrafik varit i nedgående, är att söka uti snälltågen och förnämligast uti nattågen. Men Utskottet har och haft ett skäl att upptaga frågan och detta finnes vidrördt uti den vid betänkandet afgifna reservationen, der det heter, att "den uppfattningen lär vara ganska allmän, att natt-tågen äro onödiga och för staten mycket kostsamma".

Just i det uttrycket har för Utskottet legat det mest tvingande skälet, hvarföre det har ansett sig böra upptaga denna fråga, om ock med försigtighet. "Nattågen äro bättre än sitt rykte" — säger reservanten. Nåväl! Hvarföre skulle icke *ryktet* få blifva *visshet*, för såvidt en närmare utredning af frågan dertill kan bidraga?

Hvad trafikstyrelsens promemoria beträffar, så får jag säga, att jag hyser den största högaktning för denna styrelse och jag är visst icke den, som anser mig ega rätt att uppträda klandrande mot styrelsens göranden och låtanden, lika litet som jag tilltror mig att här ingå i någon närmare kritik af densamma. Men så mycket bör jag för att förklara Utskottets förfaringsätt säga, att inom Utskottets majoritet hade man, såsom en föregående talare anmärkte, åtskilliga dubier i afseende på det exakta i trafikstyrelsens uppgifter, och hvad mig personligen beträffar, så har jag af andra sakkunniga personer hört uppgifvas siffror, som i ett och annat fall icke öfverensstämma med styrelsens uppgifter. Herr Lundqvist har redan nämnt åtskilligt i den

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

vågen. Särskildt hvad angår trafikstyrelsens uppgifter om miltalet, är det som denna olikhet visar sig, ty i stället för 81,6 tåg mil bör antalet utgöra 131,5 tåg mil, om jag ej nu minnes orätt. Härigenom har styrelsen kommit till en kostnadssumma för nattågen under fem månader af året, som efter mitt förmenande alltför lågt beräknats till endast 90,819 kronor. Kostnaderna skulle således enligt styrelsens uppgift endast gå till 7 kronor 42 öre på milen, hvilket är en synnerligt låg siffra och som ingalunda öfverensstämmer med de uppgifter som jag erhållit af andra jernvägsmän, hvilka ansett, att denna kostnad bör beräknas till omkring 20 kronor per banmil.

Det må nu vara huru som helst med den saken, så har man emellertid inom Utskottet varit tveksam om riktigheten af dessa styrelsens siffror och derpå grundade beräkningar.

Det var emellertid, såsom vi alla minnas, vid den tid, då nattågen infördes, stark tvekan inom landet, om det var klokt att införa dessa kommunikationsmedel. Derom striddes både inom pressen och i allmänna öfverläggningar. Men om det nu var ett misstag att inrätta dessa nattåg och detta ådagaläggdes, så vore det väl en klandervärd konservatism att iterera detta misstag; man skulle då vara "bindgalen", för att begagna ett sublimt uttryck ur den värde åmålsrepresentantens välbekanta språkläda.

Det är visserligen ett lätt och bekvämt sätt att, när nu en brist uppstått, fylla densamma med ökade trafiktaxor; men det är redan försökt en gång och jag tror icke det kan sträckas längre än som nu skett. Min övertygelse är nemligen, att, om affärsmän och industriadkare skulle blifvit tillfrågade om de vore tillfredsställda med denna ökning, så skulle många af dem kanske hafva gifvit ett nekaude svar. Detta ökande af trafiktaxorna är på det hela taget ingenting annat än att taga med den ena handen hvad man gifvit med den andra och i alla händelser är det genom konsumtionsartiklarnes fördyrande i icke ringa mån ett sätt att lägga kostnaderna för natt-tågsrörelsens uppehållande, på de samhällsklasser, som aldrig åkt och i sin tid kanske aldrig komma att åka på natt-tåg.

Jag vet, att man i utlandet hyst många betänkligheter mot att införa natt-tåg och att de i allmänhet icke blifvit införda, förrän dubbla spår blifvit å jernvägarne anlagde och visat sig otillräckliga för trafikens uppehållande. Huru förhållandet, är i Norge och Danmark, kan jag icke bestämdt uppgifva, ty jag tillmäter mig icke någon special-känedom om hithörande förhållanden hvarken på det ena eller andra stället. Jag tror mig dock veta, att, hvad Norge beträffar, man derstädes ännu icke infört natt-tåg. I Danmark har jag hört berättas, att de blifvit borttagna på en eller annan af de linier, der de förut funnits. Huru dermed förhåller sig, vill jag emellertid icke med säkerhet uppgifva.

Slutligen har man påstått, att Utskottet icke med ett enda ord omnämnt den af trafikstyrelsen meddelade promemoria. Detta är ett fullkouligt misstag. Utskottet har vederbörligen iakttagit innehållet af densamma, hvilket hade bort skönjas, om man med uppmärksamhet genomläst betänkandet, der det neiligen står: "enligt förenämnda

underdåniga berättelse (af trafikstyrelsen afgifven) och *Utskottet i öfrigt meddelade upplysningar.*“ De i betänkandet förekommande uppgifter om bruttoinkomsten jemte utgiftsprocenten för år 1875 bekräfta äfven samma förhållande, emedan nämnda uppgifter naturligtvis icke kunnat komma från annat håll än trafikstyrelsen. Lika så i slutet af betänkandet har Utskottet framhållit de svårigheter, som skulle följa af natt-tågens borttagande, och har Utskottet dervid till och med ordagrant följt den meranämnda promemorian; således eger detta påstående icke någon grund.

Mot den talare, som på förmiddagen först hade ordet och som sade att en skrivelse i sådant syfte, som Utskottet föreslagit, skulle vara detsamma som att Riksdagen skulle vilja lägga sig i och reglementera allt, ber jag få nämna att jag alldeles icke har den åsigten, emedan jag ingalunda kan inse att affärdaudet af en underdånig skrivelse är detsamma som ett reglementerande å Riksdagens sida, ity att det ju i alla händelser måste bero på Kongl. Maj:t sjelf att i saken handla efter behag. Jag vill dessutom tillägga att dessa natt-tåg i fjor indrogos under vintermånaderna till följd af trafikhinder och att detta skedde utan att — såvidt jag vet — detta rönste något allvarsam samt klander. Att tågen ofta nödgas afgå från Malmö innan utrikes posten hunnit dit anlända, är också alltför väl bekant. Trafikstyrelsen har för sådana utomordentliga fall, då tågen icke kunna gå sina reguliera turer, uppgjort en särskild tidtabell, som ganska ofta måste tillämpas, och detta bevisar att saken åtminstone går för sig.

Vidare har man påstått, att Utskottet skulle hafva saknat befogenhet, att yttra sig som det gjort; men detta är icke heller någon befogad anmärkning, ty Utskottet har icke yttrat sig i större omfång än trafikstyrelsen sjelf gjort i sin förut omtalade promemoria. Man har äfven tagit illa vid sig därför att Utskottet yttrat sig om åtgärders vidtagande till de resandes större säkerhet. Men, mina herrar, då nu till och med reservanten erkänt att natt-tågen bidraga till jernvägspersonalens öfveranstängning, och detta, med natt-tågens bibehållande, sålunda måste påkalla andra anordningar, så tror jag att Utskottet äfven i det afseendet haft befogenhet för sitt yttrande. Emellertid vill jag alldeles icke förneka att ganska stora svårigheter måste uppstå genom ändring i de trafikförhållanden, som efter hand tillkommit genom natt-tågen, ty många intressen äro beroende på dessa tåg, såsom t. ex. postföringen och därför måste en ändring i en detaljsak inom jernvägstrafiken också medföra rubbningar i det hela, hvaraf nog känbara olägenheter kunna följa; detta har Utskottet äfven påpekat i betänkandet.

För min del har jag icke något yrkande att göra, helst det icke är troligt att något nu vid denna sena tid på riksdagen i sak skall kunna göras, äfven om det oförmådade skulle inträffa, att Första Kamraren skulle gå in på natt-tågens afskaffande, om detta blefve Andra Kamrarens beslut.

Herr Peter Olsson: Då till och med den ärade Utskottsordföranden icke tyckes vänta framgång åt Utskottets förslag, utan synes

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)

böjd för att låta de nuvarande förhållandena i afseende å snäll- och natt-tåg å våra jernvägar förblifva orubbade, hade det måhända icke varit nödvändigt att vidare yttra sig i denna fråga. Det är emellertid icke derföre att jag fruktar, att båda Kamrarne nu skola fatta ett sådant beslut, som innefattas i Utskottets förslag, som jag begärt ordet, utan jag har gjort det, hufvudsakligen derföre att jag önskar och hoppas, att äfven denna Kammare skall fästa uppmärksamhet vid hvad som verkligen kan vara nödvändigt i afseende å vår jernvägs- trafik och ur de kommersiela och industriela intressenas synpunkt att dervid iakttaga. Det är endast af sådan anledning jag nu anhåller att ytterligare få säga några ord till hvad redan förut blifvit anfördt.

Den ärade ordföranden i Utskottet nämnde först, att Utskottets betänkande hade för sig stöd, hvilka voro hemtade dels från utlåtanden i Kongl. Maj:ts proposition och dels från jernvägsstyrelsens utlåtande, hvaraf skulle framgå, att nattnälltågen eller snälltågen i allmänhet hade förorsakat större trafikkostnader än inflytna trafikinkomster.

I detta afseende har Utskottet fäst uppmärksamhet vid och tillit till hvad som varit framställt i trafikstyrelsens berättelse, men då Utskottet sedermera kommer till jernvägsstyrelsens för Utskottet föredragna promemoria till Första Kammarens Tillfälliga Utskott vid innevarande Riksdag, då har Utskottet funnit, att innehållet af densamma varit af sådan beskaffenhet, att man icke fullt kunde lita derpå. Det tyckes likväl vara ganska goda skäl för att, om man anser sig kunna lita på en styrelses yttrande i det ena afseendet, man också bör kunna göra det i det andra, och det är temligen antagligt att, likasom trafikstyrelsen säkerligen haft rätt, då den påstått att snälltågen och särskildt natt-tågen medfört ökade kostnader, så har den nog också haft rätt, då frågan varit att visa, att dessa snälltåg icke medfört någon effektiv förlust för staten. Ty ett är, mine Herrar — och jag ber att särskildt få fästa uppmärksamheten härpå — att en styrelse säger, för att visa eller motivera, *hvarför* omkostnaderna stigit, att orsaken härtill i viss mån ligger hos natt-tågen och ett annat är att af detta yttrande draga den slutsatsen, att dessa tåg medfört förlust för trafikassan och derföre böra indragas. Det ena är sant, men det andra är ett misstag och det är just *detta* styrelsen sökt ådagalägga genom sin promemoria. Och just i afseende å trafikstyrelsens och jernvägstjenstemännens åsigter om snälltågen och särskildt nattnälltågen, ber jag få fästa det ärade Utskottets uppmärksamhet derpå, att sannolikt ingen så mycket fruktat för natt-tågens införande i Sverige som just denna trafikstyrelse och dessa jernvägstjenstemän, som derför också sökte i det längsta att sätta sig emot denna nyhet.

Men, mine Herrar, om man har aldrig så liten kännedom om jernvägsförhållanden, bör man ganska snart göra den erfarenheten, att anordningen af tågen i allmänhet icke kan bestämmas af trafikstyrelsen, utan att anordningen af trafiken i sin helhet äfvensom af de särskilda tågen betingas af helt andra för handen varande förhållanden åtminstone i betydlig mån. Hvar och en vet, att trafiken är af beskaffenhet att, när den fordrar utvidgning vare sig i ena eller andra afseendet, så *måste* hvarje styrelse för en jernväg under-

kasta sig det, äfven om det ej kan ske utan någon uppoffring till en början, ty eljest skulle trafikordningen blifva otillfredsställande, och olägenheterna alltför stora. En förändring kan till en början synas mindre gifvande, men det räcker icke länge, ty erfarenheten visar otvetydigt, att detta är blott tillsvigare och att, när trafiken blifvit upparbetad, och rörelsen hunnit komma in i den nya fåra, som blifvit uppgräfd, visar det sig öfverallt, att förändringen medfört en tillökning i inkomster, betydligt större än de utgifter, som erfordrats. Jag tror såhunda, att vi i detta fall kunna med fullkomligt lugn öfverlåta bestyret om tåganordningen åt jernvägstrafikstyrelsen, och likaså är jag alldeles förvissad, att ingen kan ordna detta bättre än nämnda styrelse.

Man har äfven sagt, att inrättandet af natt-tåg var ett misstag och om man finner, att man begått ett misstag, bör man icke sätta sig emot, att det blir rättadt. Jag ber dock att i afseende derå få fästa Kammararens uppmärksamhet på det förhållande, att, när dessa snälltåg först inrättades, var allmänna talet, att de skulle uppåta de öfriga tågens inkomster. Man kallade dem svälttåg, derföre att inga passagerare följde med dem; men länge dröjde det icke, förrän det visade sig, att dessa snälltåg icke allenast fyllde ett allmänt behof, utan äfven att den egentliga persontrafiken gick just denna väg. På samma sätt skall det blifva med natt-tågen; så snart de hunnit inordnas i den allmänna rörelsen, skall det nog visa sig att vi icke kunna undvara dem.

Utskottets ärade ordförande nämnde äfven något om förhållandena utomlands. Jag medger, att icke känner jag mycket till förhållandena i utlandet i detta afseende, men *det* tillåter jag mig dock säga, att jag icke vet något land i Europa, som icke har natt-tåg, och icke blott sådana, som förekomma i Sverige, utan äfven sådana, som gå från den ena hufvudstaden till den andra utan att stanna på mer än ett obetydligt antal ställen. Till och med mellan Berlin och Petersburg gå natt-tåg, fastän vinterförhållandena der, som vi veta, äro ganska ofördelaktiga. Se vi till och med på Danmark, så finnas äfven der natt-tåg, ehuru på kortare distanser.

Jag ber äfven att få fästa Kammararens uppmärksamhet derpå, att Riksdagen nyligen beslutit att i underdånig skrifvelse ingå till Kongl. Maj:t med anhållan, att Kongl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, om det icke kunde finnas ändamålsenligt att tillsätta en särskild revision för granskning af såväl trafikstyrelsens som byggnadsstyrelsens förvaltning. Jag skulle nu vilja fråga, huru det skulle taga sig ut, om Riksdagen, som nyss fattat ett dylikt beslut, nu skulle komma med ett nytt; och jag vet icke, hvad Kongl. Maj:t skulle tänka om så täta skrifvelser, i synnerhet om de äro till sitt innehåll så underliga, som den nu ifrågasatta. Jag tror, att, om det finnes berättigade anledningar till anmärkning i ett eller annat afseende, man kan vara fullt förvissad, att dessa särskilda revisorer, som man förmodar, att Kongl. Maj:t kommer att tillsätta, skola taga såväl det ena som andra förhållandet i noggrant öfvervägande, och de skola säkerligen icke underlåta att derom göra den framställning hvartill förhållandena kunna

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)

föränleda. Jag ber ännu en gång att få uttala min åsigt, att anordningen af dessa natt-tåg och snälltågen i allmänhet kan ingen göra bättre, än trafikstyrelsen. Men jag föreställer mig, att man inom Utskottet hyst den åsigten, att man skulle kunna göra några besparingar å trafikkostnaderna; men detta kan ju icke heller lämpligare undersökas än just af dessa i underdånighet begärda revisorer.

Jag skall icke längre upptaga Kammarens tid, utan vill i afseende på detaljerna referera mig till de af Herr Carl Ericson lemnade uppgifter, hvilka jag är öfvertygad äro lika rigtiga, som de voro behöfliga. Jag hoppas, att äfven Kammaren skall se saken från en sådan synpunkt, som kan vara till förmån för vår handel och vår industri och landets utveckling i allmänhet, samt icke låta några särskilda, inskränkta åsichter göra sig gällande i denna sak; och jag tror, att det skulle vara synnerligen välbetänkt, om äfven denna Kammare, som ju hufvudsakligen representerar landtbefolkningen, skulle visa sig villig att främja en sak, äfven om den, såsom jag erkänner att förhållandet med denna är, icke på det allra närmaste berör landtbefolkningens intressen. Jag hoppas derföre på afslag å Utskottets betänkande.

Herr *H. Schoultz* instämde med Herr P. Olsson.

Herr Carl Ericson: Då jag på förmiddagen för andra gången begärde ordet, var det för att replikera Herr Jöns Pehrsson, men jag anhåller likväl att först få vända mig till Utskottets ordförande. Jag har visserligen icke varit närvarande under hela den i frågan förda diskussionen, men dock i det närmaste; och jag måste säga, att under den tid jag under diskussionen uppehållit mig i Kammaren jag icke kunnat finna att något för Utskottet sårande uttryck blifvit fäldt. Hvad särskildt beträffar det yttrande i frågan jag på förmiddagen hade, fritager jag mig från dessa beskyllningar från ordförandens sida.

Herr Jöns Pehrsson har på förmiddagen uppgifvit, att snälltågen lemna i inkomst för tågmil 14 kronor, för blandade tåg 24 kronor och för godståg 42 kronor, samt att medelutgiften för alla tåg skulle vara 17 kronor. Detta senare är fullkomligt rigtigt, men hvad uppgiften om snälltågen angår, så är den oriktig. Han har uppgifvit 14 kronor och utgår dervid lag från samma antagande som Utskottet. Jag har redan på förmiddagen påpekat, att Utskottets uppgift är oriktig, då Utskottet uppgifver denna inkomst till 2,100,000 kronor, emedan uti inkomsterna för snälltågen äfven måste inräknas afgifterna för ilgods, uppgående till 300,000 kronor. Den verkliga inkomsten af snälltågen uppgår sålunda till 2,400,000 kronor. Om man nu dividerar antalet snälltågsmil uti ofvannämnda belopp, uppkommer en summa af 17 kronor, icke 14 såsom Herr Jöns Pehrsson uppgaf. Denna summa är således densamma som alla tågmil i medeltal kosta. Men, mine Herrar, det är orätt att säga, att snälltågsmilen icke lemna större behållning än medeltalet af tågmil i allmänhet, det är en oriktig föreställning, om man tror, att en besparing skulle uppstå med natt-tågens indragande. Det torde nemligen vara klart för hvarje industri-ikare — och jernvägstrafiken måste väl också betraktas såsom en industri — att, om jag har en industriel tillverkning och minskar denna med hälften, så kostar denna

halfva återstående tillverkning per styck mera, än om verket gått med full tillverkning. Om man således indrager ett visst antal tåg, kommer kostnaden för de öfriga att blifva större än i närvarande stund. Detta härleder sig af den enkla orsaken, att i hvarje industri och kanske mest vid jernvägstrafiken de gemensamma kostnaderna äro ofantligt stora, hvarföre, om dessa gemensamma kostnader drabba ett mindre antal tåg, kostnaden för dessa blifver högre. Detta ligger i sakens natur.

Herr Jöns Pehrsson — för att stanna vid hans yttrande — sade vidare, att, om det fortgår som hittills, det kan hända, att man kommer och fordrar, att äfven godståg skola gå på nätterna. Ja, jag tager mig friheten tillkännagifva den öfvertygelsen hos mig, att, om gods- trafikens ökas i samma grad som hittills, det icke kan dröja mer än högst få år, innan godstågen komma att gå hela natten, och ifrån den stunden torde väl allt tal om hvad natt-tågen kosta förfalla; ty jag vill tro, att ingen i denna Kammare gerna skall påyrka, att godstågen skola indragas.

Hvad nu det stora antalet snälltåg per dygn angår, är det riktigt, att mellan Göteborg och Stockholm verkligen gå två snälltåg per dygn, nemligen ett på dagen och ett på natten, men hvad det södra distriktet angår, afgår från Malmö icke mer än ett snälltåg upp och ned; och om man skall hafva snälltåg, kan man väl icke hafva mindre än ett.

Herr Jöns Pehrsson talade också om olyckshändelser på jernvägarne. Jag vågar dervid lag för det första framhålla, att under den tid af 20 år, som statens jernvägar hållits trafikerade i vårt land, jag icke kan påminna mig, att mer än två olyckshändelser inträffat. Herr Jöns Pehrsson gaf ett recept för att förhindra olyckshändelser på jernväg, nemligen att man skulle stanna vid hvarje station, huru liten den än må vara. Men jag ber få erinra derom, att af dessa två olyckshändelser af någon betydelse, den ena, nemligen den vid Lagerlunda, visserligen inträffat på natten, men den andra inträffade deremot icke allenast på dagen, utan äfven inom sjelfva stationens område. Således hade det recept, Herr Jöns Pehrsson gaf, åtminstone icke för detta tillfälle hjälpt. Möjligheten att undvika dylika olyckshändelser beror i allt fall ytterst på människors uppmärksamhet och vaksamhet och inga föreskrifter förmå att deremot verka absolut betryggande.

Herr Jöns Pehrsson — för att fortfarande kvarstanna vid hans yttrande — klagade äfven öfver, att för några år sedan trafikstyrelsen icke ville låta de blandade tågen från Skåne till Stockholm komma fram på mindre än tre dagar, men omnämde, att styrelsen nu så till vida tagit ett steg framåt, att den nu tillåter dessa tåg att använda endast två dagar. Jag framhåller detta för att ådagalägga, att äfven Herr Jöns Pehrsson tyckes i viss mån inse, att fortkomsten på jernbanorna kan vara af något slags värde.

Den ärade motionären har i afton haft ett anförande, som jag icke hade nöjet att afhöra, emedan jag kom något sent upp i detta sammanträde. Han lär emellertid, efter hvad han enskildt för mig

Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)

uppgifvit, hafva yttrat, att den uppgift, på grund af hvilken trafikstyrelsen gjort sin beräkning af kostnaderna för natt-tågen under fem vintermånader, är oriktig. Besparingen genom indragning af dessa tåg under nämnda tid skulle — har han sagt — utgöra icke 81,6 tåg-mil, såsom styrelse antagit, utan 131,5 mil. Jag undrar dock, om icke Herr Lundqvist själf är den, som dervid lag har orätt; ty det är väl temligen naturligt, att man icke kan gifva benämningen *natt-tåg* åt de tåg, som afgå härifrån klockan 8 eftermiddagen och inträffa i Malmö klockan mellan 2 och 3 påföljande eftermiddag; de äro ej natt-tåg längre än till klockan 5 förmiddagen och endast under sträckan mellan Katrineholm och Nässjö, samt Katrineholm och Falköping, hvadan summan blir mindre.

Jag yrkar fortfarande på afslag å Utskottets hemställan.

Herr Nils Pettersson: Jag har icke begärt ordet för att direkt uttala någon förkastelsedom, vare sig öfver snälltågen i allmänhet, eller särskildt öfver natt-tågen, ty dertill hafva våra jernvägar allt för mycket bidragit till industriens utveckling, men jag har velat påpeka, hvad som ock icke torde kunna förnekas, att anspråken på jernvägarne stigit väl mycket. Jag tror derföre, att det icke uteslutande är Jernvägstrafikstyrelsens fel, om till följd af natt-tågens införande inkomsterna af våra jernvägar icke äro så stora, som man förväntat. Jag vill icke heller precisit klandra, att man har sådana pretentioner, ty det ligger i sakens natur, att, sedan man fått god nytta af jernvägen, man vill hafva en ännu bättre. Dock bör man härvid lag hålla sig inom vederbörliga gränser i betraktande af att trafiken kostar så mycket samt tillse, att våra jernvägar icke bära sig allt för illa.

Jag tror derföre, att man visserligen må kunna bibehålla natt-tågen, men anser dock, att man bör inskränka natt-tågens antal, der sådant låter sig göra, och i öfrigt ordna denna del af trafiken på ett sådant sätt, att dessa tåg icke må blifva allt för mycket betungande.

Jag tror, lika med föregående talaren, att de snälltåg, som gå mellan Katrineholm och Malmö, icke äro flera, än som behöfvas, hvar emot antalet af tåg, som afgå till Göteborg kunde tåla vid att förminskas. Jag föreställer mig således, att, derest Jernvägstrafikstyrelsen ville göra några besparingar i den rigtning, jag nu antydt, hvad Utskottet föreslagit skulle gifva god anledning dertill åt styrelsen, hvilken, såsom vi veta, nu nödgas handla i denna sak helt och hållet på egen hand, efter sina egna åsigtter. På några kalkyler vill jag ej inlåta mig, ty sådana kunna, såsom en talare äfven anmärkt, uppställas huru man vill. Men man behöfver icke fördjupa sig i beräkningar för att komma till det resultat, att natt-tågen bära sig mindre väl, emedan detta är helt naturligt, då å dem hvarje person tager i anspråk större utrymme, hvarföre det ock torde vara med billighet och rättvisa öfverensstämmande, att de, som begagna sig af natt-tågen, finge betala högre afgift i förhållande till det större utrymme, som upptages af platserna på dessa tåg.

Under dessa förhållanden tror jag, att man utan tvekan kan bifalla Utskottets förslag, helst det ligger i sakens natur, att skrifvelsen

ej kan komma att medföra någon egentlig påföljd, men den skulle dock blifva ett godt stöd för trafikstyrelsen, derest den vill vidtaga åtgärder som, på samma gång de leda till besparingar, äfven tillfredsställa allmänhetens billiga anspråk på, att de resande få betala i förhållande till de större fördelar, hvaraf de komma i åtnjutande.

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

Herr Stråle: Då jag på förmiddagen hade ordet, var min uppfattning af Kammarens intresse för denna fråga sådan, att jag ansåg mig böra fortare än jag hade ämnat avsluta mitt föredrag, och jag skulle visserligen icke hafva begärt ordet å nyo, om icke en ärad talare bredvid mig fällt yttranden, hvilka jag ej kan underlåta att till besvarande upptaga.

Den värde talaren, en gammal och själf i en sina yttranden alltid human ledamot, förklarade, att man icke borde förhåna deras åsigt, som ansågo natt-tågen vara ett onus, hvilket man icke längre borde underkasta sig, hvarjemte Utskottets ärade ordförande sedermera yttrade, att under denna debatt fallit ord, som, utan att vara upplysande i sak, varit förnärmande.

Jag får, med anledning häraf, förklara, att, om jag eller någon annan fällt sådana förnärmande uttryck — eller hvad än värre vore — sökt att förhåna andras åsigt, sådant vore helt och hållet stridande mot tillbörlighet. Vi äro för långt hunne i lefnadsår för att vilja förhåna någons mening eller förnärma hans person, vi strida här om åsigt. Vi stå hvar och på sin redliga grund och ett dylikt förfaringssätt vore derföre oförlätligt. Men på samma gång jag afgifver denna förklaring, ber jag få säga att, om åsigt må vi dock få strida och dervid gifva vårt erkännande åt den, som framlägger de bästa skälen.

Samme värde talare på östgöta bänken, som uppkallade mig, och som jag anser vara en auktoritet särskildt i en fråga af sådan beskaffenhet som denna, yttrade, att till följd af natt-tågen jernvägspersonalens tjänstgöring blefve öfveranstängande. Jag tror dock, att man ej kan förneka, att äfven trafikstyrelsen i detta fall måste anses såsom en auktoritet. Och i detta afseende torde följande del af trafikstyrelsens yttrande kunna åberopas:

“Då man vill beräkna den besparing i omkostnader för statens jernvägstrafik, som skulle kunna vinnas genom indragning af natt-tågen under vissa månader, måste man ihågkomma, att hela den dervid tjänstgörande personalen, så väl å stationerna som å banan och sjelfva tågen, i alla fall måste bibehållas för den del af året, då snälltåg skulle få framgå äfven emellan klockan 11 eftermiddagen och 5 förmiddagen, emedan denna personal icke är af sådan beskaffenhet, att deusamma kan till exempel afskedas i November för att återtagas i Maj, samt att en i alla fall till 18 timmar på dygnet, 1 timme före och 1 timme efter de tidigaste och senaste bantågens afgang och ankomst oberäknad, utsträckt tjänstgöring, hvilken omöjligen kan undvikas, så vida godsbefordringen till dess nuvarande omfattning vinter och sommar skall kunna vidmakthållas, fordrar i det närmaste samma antal tjänstemän och betjening på stationerna och vid banan, som om tjänstgöringen vore utsträckt till hela dygnet.” Häraf torde man finna, att, om

Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)

öfveransträngning för det närvarande eger rum, så bar natt-tågens bibehållande eller inställande derpå ingen inverkan.

Samme ärade talare yttrade vidare, att så väl menniskolif som den dyrbara jernvägsmaterielen äfventyrades genom natt-tågen. Denna åsigt är nog riktig men lika riktigt är det påståendet, att vi utsätta oss för detta äfventyr i samma stund vi sätta oss i en jernvägskupé, vare sig den hörer till ett dag- eller natt-tåg. För öfrigt måste ju äfven, under hösten och vintern, dagtågen tillryggalägga en del af banan i mörkret, och jag tror således, att materiel och menniskolif då äfventyras lika mycket som på natt-tågen.

Den värde talaren förklarade jemväl, att en sådan skrifvelse som den af Utskottet föreslagna voro fullt berättigad. Jag vågar dock, i likhet med hvad flere talare redan gjort, fästa Kammararens uppmärksamhet uppå, att der lider intet tvifvel, att, derest Riksdagen beslutar aflåtandet af en sådan skrifvelse, så blir denna, — jag vågar påstå det, — på samma gång den mest obestämda och närgångna Riksdagen någonsin aflåtit. Utskottets ärade ordförande sade visserligen att Utskottets utlåtande i detta fall icke går längre, — hvad än? — jo, än trafikstyrelsens promemoria innehåller. Men jag för min del säger att Utskottet gått vida längre, än i *motionen* afses, och i detta fall är den ärade ordföranden fullkomligt svarslös.

Man har äfven såsom skäl för natt-tågens indragning anført, att sådana ej finnas i Norge. Men man kan väl icke använda natt-tåg upp till Nordkap; och derfore kan jag ej finna, att detta skall vara någon anledning för oss, som ligga närmare den civiliserade verlden, att icke begagna natt-tåg.

Jag ber om ursäkt för hvad jag nu säger, det nemligen att, då det icke bör undfalla någon, som med uppmärksamhet läst trafikstyrelsens promemoria med hvilken omsorg styrelsen på bästa sätt sökt att tillse uppehållandet af samfärdseln med kontinenten, i hvilket afseende natt-tågen spela en så stor role, jag ej kan underlåta att uttrycka min förvåning, icke deröfver att någon för sin egen person anser natt-tågen obehöfliga, men deröfver att man genom förevarande skrifvelse vill taga det reaktionära steget att ånyo försvåra person- och postbefordringen till och ifrån kontinenten.

Jag vill ännu en gång — på samma gång jag förklarar, att jag respekterar de åsigter, som ligga till grund för *motionen* och äfven är villig att respektera åsigtarna hos de personer, som i denna fråga icke tänka lika med mig, — be att få lägga Herrarne på hjertat, att det icke går an att till Kongl. Maj:t aflåta en skrifvelse af så obestämd karakter som den, hvarom här är fråga, och jag tror, att vi kunna vara öfvertygade om, att vederbörande trafikstyrelse i detta fall med tillbörlig omsorg tillser hvad som är det bästa. Jag vill icke yttra mig om hvad som kan vara fördelaktigt för jordbrukaren, industriidkaren och dem, som hafva vidsträckt korrespondens, men jag ber att få påpeka betydelsen af, att Riksdagen, innan den aflåter en skrifvelse till Kongl. Maj:t och derigenom lägger sitt ord tungt i vägskålen, gör sig väl reda för hvad den skrifver och begränsar det begärda inom ett omfång, som kan af Kongl. Maj:t verkställas.

Då nu icke så skett, anhåller jag det den ifrågasatta skrifvelsen ej måtte afsändas.

Herr Jöns Pehrsson: Jag ber att till en början få påminna derom, att jag, då jag förra gången här hade ordet, icke yttrade såsom min bestämda åsigt, att *alla* natt-tåg borde afskaffas, utan endast att man borde inskränka dem till det minsta möjliga, utan att dock hindra postbefordringen eller den industriela samfärdseln. Då jag gör detta, ber jag ock få ännu en gång åberopa något, som jag förut nämnt, att jag nemligen icke tror det vara nödvändigt för postbefordringen, att snälltågen både dag och natt gå mellan Stockholm och Göteborg och icke heller mellan Falköping och Nässjö. Jag ihågkommer, hurusom för någon tid tillbaka en tidtabell var gällande, enligt hvilken en resande, som på morgonen afreste från Stockholm, fick färdas hela dagen och först klockan 1 på natten ankom till Malmö; och denna resa mellan klockan 11 och 1 på aftonen var det enda tillfället, då natt-tåg den tiden användes i Sverige. Det är uppenbarligen klart, att sådan öfveranstängning och natt-tjenstgöring vid stationerna, som nu eger rum, då icke förefans, men att post- och personbefordringen ändock gick fullt ut lika bra som nu. Om man återginge till en sådan turlista, vore enda följden den, att en resande från utlandet finge ligga öfver natten vid Alfvestad, eller kanske vid Nässjö, hvilket väl icke vore något så fasligt. Jag tror alltså, att man icke bör så strängt hålla på den nu gällande turlistan och anse den för den bästa möjliga, ty andra bättre torde väl kunna uppfinnas.

Jag vänder mig nu mot Herr Carl Ericsons påstående, att min kalkyl icke vore fullt tillförlitlig. Han måste emellertid medgifva, att, om man räknar endast *persontrafiken*, kalkylen var riktig; och hvad godstrafiken beträffar, så, derest man ville lägga en del af denna å snälltågen, måste man ju äfven göra det å de blandade tågen, hvaraf alltså inses att skilnaden i sak blir ingen.

Då det nu emellertid här gäller, om Andra Kammaren skall göra något uttalande i frågan, tror jag icke att i detta, på sätt en föregående talare sagt, skulle ligga någon förnärmelse. Jag upprepar emellertid ännu en gång, att snälltågen i allmänhet, om de icke gå med förlust, dock med afseende å de derå använda dryga kostnaderna icke lemna någon direkt inkoust. Och på samma gång utgifterna minskades, komme också inkomsterna icke att i någon väsentligare mån minskas, enär derigenom inkomsterna komme att å de öfriga tågen ökas, hvadan alltså i det hela en vinst uppstode.

Man har talat om jernvägsstyrelsens promemoria såsom något tillförlitligt, men den visar sjelf, att den icke så är. Der talas nemligen visserligen om den besparing, som genom indragningen af natt-tågen skulle uppkomma deraf, att 75 banvakter kunde, under den tid natt-tågen inställdes, användas till arbeten på banan i stället för bevakning, men man har deremot glömt att upptaga alla de öfverbetalningar, som måste göras till stationsbetjeningen för bevakning vid tågens ankomst och afgang. I det afseendet är alltså denna promemoria uppenbart felaktigt och lemna ingen säkerhet. Om den i samma

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts).

promemoria uppgjorda beräkningen, att de omkostnader, som genom indragningen af natt-tågen skulle besparas, skulle uppgå till endast 5 kronor 60 öre per tågmil, tror jag man kan säga, hvad man i förmiddags yttrade om uppgjorda kalkyler, att man kan komma till hvilket resultat som helst. För mig är det emellertid, som sagdt, likgiltigt hvad Kammaren i frågan beslutar.

Hvad slutligen beträffar de beklagliga olyckshändelser, som å jernvägarne inträffat, skedde den första visserligen om dagen och den deruill vållande fick sitt välförtjenta straff, men vid den senaste inträffade synes åter ingen vara skyldig, utan man skyller på reglementet, som iugen kan straffa. Om deremot det vore såsom regel stadgadt, att tågen borde stanna vid hvarje station, föreställer jag mig, att sådana olyckor med större lätthet kunde undvikas och i allt fall kunde sådant icke gerna inträffa, utan att den skyldige skulle erhålla sitt rättvisa straff.

Herr Liss Olof Larsson: Att de herrar, som vilja hafva bort natt-tågen, äro otåliga öfver att diskussionen utdrages så långt på natteu, förefaller mig ganska naturligt, men, då de flesta talat för deras bibehållande, synes mig Kammarens oro så mycket mer opåkallad som den tiden nu är inne, hvilken desse vilja använda till resor och följaktligen vara borta från sina hem. Dessutom hafva så många talat för afslag å Utskottets hemställan, att det icke torde kunna vara ur vägen att någon uppträder till försvar för densamma. Utskottet har klandrats därför att det icke alldeles afstyrkt motionen i fråga; utan tillstyrkt den till någon del; jag skulle heldre vilja klandra Utskottet, därför att det ej gått längre än det gjort.

Till en början vill jag nu upplysa, att jag, oaktadt jag tillhör dem, som ämna yrka bifall till Utskottets betänkande, icke känt mig stött af något under diskussionen fällt yttrande. Vål sade Grefve Sparre, att vi, som vilja hafva bort natt-tågen, vore spritt galna, men jag fäster mig icke synnerligt dervid, lika litet som jag tror, att Kammarens öfrige ledamöter brytt sig derom, helst sådana yttranden äro långt ifrån ovanliga från det hållet. Jag är för öfrigt öfvertygad om, att det ej är så illa menadt, som det låter och aldra helst bör man ursägta honom, då det gäller jernvägsfrågor, ty då tillåter han sig hvad som helst.

På grund af allt detta har jag icke känt mig det ringaste stött af Herr Grefve Sparres yttrande, och dertill kommer ännu ett annat skäl. Han talade nemligen vid samma tillfälle om en gammal ledamot af riddarhuset och yttrade, att vi voro lika galna som han; men med honom måtte det väl icke hafva så farligt, ty, om jag ej minner mig, var Grefve Sparre synnerligt ifrig för att få bibehålla dessa sjelfskrifna riddarhusgubbar, och då måtte de väl ändå icke ha varit så galna.

Vid riksdagens början, då denna motion om natt-tågens inställande aflemnades, talade man temligen allmänt för lämpligheten af en sådan åtgärd, men det ser ut, som om man nu, sedan våren kommit

och nätterna ljusnat, ändrat åsigt och ville låta natt-tågen fortfara i sommar och så allt framgent.

Då jag nyss sade, att jag nästan hade lust att klandra Utskottets betänkande, menade jag, att jag ville klandra det därför, att deri icke föreslagits, det natt-tågen skulle helt och hållet försvinna. Jag vill emellertid icke nu framställa något särskildt yrkande, utan förenar mig med dem som önska bifall åt Utskottets hemställan.

Man har förut ofta talat om en tredje statsmakt; — nu i vinter har man sagt att vi äfven fått en fjerde nemligen "kompromissen". Den s. k. tredje statsmakten är tidningspressen och jag tror det är denna statsmakt vi hafva att tacka för natt-snälltågen; ty, om det funnits något annat sätt att få tidningarne utsända lika hastigt, hade efter min öfvertygelse dessa tåg aldrig kommit till stånd. Det har här förut påpekats, att inga natt-tåg användes under 1875 års vinter, och icke har jag hört att någon riksolycka i följd deraf inträffat eller någon synnerlig klagan öfver, att de då ej funnos till.

Herr Henrik Lundqvist sade, att vi nu tycktes skola vilja bestämma, när man skall få företaga resor, likasom vi förut sökt att få bestämma, när man skulle få ta sig en sup, och väl snart äfven torde komma att försöka det i fråga om ätning.

Det var visserligen för icke länge sedan fråga om att stänga krogarne på söndagarne, men så vidt jag vet har ej ifrågasatts att bestämma när man fick taga sig en sup, utan blott att bestämma när "supar" skulle få försäljas, och i den vägen är åtskilligt lagstadgad förut, så t. ex. hafva vi bestämt, att försäljningsställena ej få hållas öppna om nätterna och under gudstjensten. Huruvida den värde talaren haft någon olägenhet deraf, att schweizerierna äro stängda om nätterna, och under gudstjenst, känner jag icke, men det tycktes framgå af hans yttrande; hvad jag vet, är att han ej väckt motion om upphävande af detta förbud, och denna inskränkning på friheten. Skulle emellertid den frihet, som han trodde så på väg att inskränkas, på något sätt begränsas, derigenom att man bestämde, det natt-tågen skola upphöra? Är det ej staten genom sin trafikstyrelse, som bör utsätta tiden för tågens afgang, och de resande, som böra få rätta sig derefter? Enligt hans resonnement syntes det, som om de resande borde få befalla och trafikstyrelsen blott skulle hafva att ställa sig till dessas disposition. Det vore visst mycket tråkigt, om man ville resa på qvällen, att, till följd af att natt-tåg ej funnes, få vänta till morgonen; men det är på samma sätt nu, om man vill resa på mid-dagen. Man får lof att vänta till qvällen.

Herr Grefve Sparre yttrade äfven i sitt anförande, att han icke hade tid att företaga resor om dagen, utan behöfde dertill använda nätterna. Det vore visst en mycket stor olycka, om han skulle nödgas tillbringa några dagar om året på jernvägen och då icke få verka på andra håll, men icke kan jag finna, att det skulle vara någon riksolycka, så att vi enkom för att afvända densamma skulle bibehålla natt-tågen.

Han sade derjemte, att alla enskilda banor helt och hållet stält sig efter stambanorna, det vill väl säga att de ordnat sina tåg så att att de stå i omedelbar förbindelse med tågen å statens jernvägar.

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)

Till följd af detta yttrande roade jag mig med att efterse, huru härmed är förhållandet på hans egen bana — Venersborg—Herrljunga-banan — och fann, att, om man reser från Nässjö till Göteborg, på hvilken väg den utländska posten och resande ankomma, man anländer till Herrljunga klockan 11,1, men att derifrån icke afgår något tåg till Venersborg förr än klockan 5,50, d. v. s. att man får vänta nära sju timmar, innan tåget afgår till Venersborg.

Reser man åter från Stockholm med dagsnälltåget, kommer man till Herrljunga klockan 7,16 e. m., men vid den tiden har tåget till Venersborg redan 1 timme 26 minuter förut, nemligen kl. 5,50 e. m., afgått; följaktligen får den resande, som vill fortsätta sin resa med jernväg till Venersborg, vänta till andra dagen. Vill man åter gå med natt-tåg från Göteborg, kommer man visserligen till Herrljunga redan kl. 9,6 e. m., men nödgas der qvarstanna till följande morgon, då tåget till Venersborg afgår. Är slutligen meningen att en resande från Venersborg vill följa med det tåg, som går från Göteborg till Nässjö, och hvilket tåg framkommer till Herrljunga kl. 4,52 e. m., så måste han begagna sig af morgontåget från Venersborg till Herrljunga, dit han kommer kl. 10,5 f. m. för att der invänta göteborgståget. Häraf framgår således, att Grefve Sparres uppgift derom, att alla enskilda banor ställt sig i beröring med statsbanorna och ordnat sina tåg efter dem, åtminstone icke gäller om den enskilda bana, hvars förvaltning och förhållanden han sjelf närmast känner.

Man har sagt, att man icke bör göra denna sak till en ekonomisk fråga, enär det icke vore meningen, att inkomsterna af jernvägarne skulle betäcka trafikkostnaderna och amortera anläggningskapitalet. Jo, nog har det varit åtminstone min tanke, att våra jernvägar skulle bära sig, och illa vore det annars.

Man säger vidare, att det icke är mera farligt och äfventyrligt att fara på natt-tåg än på andra snälltåg, detta är nog sant så till vida, att, om man har en mängd snälltåg med få passagerare, så kan naturligtvis icke så många komma i fara vid en sammanstötning, som om det vore färre tåg med många passagerare hvilka sammanstöta, men detta sätt att resonnera är väl allt opraktiskt och dermed är ju på intet sätt vederlagdt påståendet, att natt-tågen innebära större möjlighet och sannolikhet till olycksfall än snälltåg på dagen.

Hvad jag egentligen vill fästa mig vid i denna sak är *kostnaden för natt-tågen*. Trafikstyrelsen säger, att denna kostnad är obetydlig. Detta uttryck af trafikstyrelsen förvänar mig så mycket mera, som jag kort förut läst det yttrande af samma styrelse, att nettobehållningen af natt-tågen under de senaste åren blifvit allt sämre och sämre och att orsaken härtill, är till en stor del att söka just i snälltågen och särskildt natt-tågen.

I statsrådsprotokollet för sistlidne år angående denna sak heter det på ett ställe: "det har visat sig, att persontrafiken å snälltåg ännu icke på långt när växt i det förhållande, som motsvarar de ökade befordringstillfällena, och det kan icke vara något tvifvel derom, att, så framt man betraktar uteslutande den ekonomiska sidan, statens jernvägstrafik hade haft mera i behåll på ett mindre antal snälltåg än på ett större". Litet längre ned i samma regeringshand-

ling heter det: "det är icke antagligt, att denna minskning af behållningen skall förr än efter flera år upphöra."

Så hette det i fjor. Men, invänder man måhända, styrelsen kunde ju hafva misstagit sig i fjor. Låtom oss då se till huru samma styrelse yttrar sig i år om saken: "Det under senare åren betydligt ökade antalet bantåg eller, rättare sagdt, lokomotiv- och vagnmil per banmil och i synnerhet det större antal snälltåg, som dervid tillkommit, har i anmärkningsvärd grad ökat slitningen af banans öfverbyggnad och nödgar till omläggning af denna på åtskilliga äldre bansträckor, som vid besigtning år 1874 ännu ansågos vara i sådant skick att omläggning ej borde ifrågakomma förr än under året 1877 eller 1878". Och på ett annat ställe i samma utlåtande heter det, "att ban-, maskin- och trafikafdelningarnes omkostnader pr banmil år efter år betydligt ökats; att, hvad anginge banafdelningens utgifter, tillökningen af personalkostnaden, som egentligen tillhörde åren 1873 och 1874, föranledts dels genom den till följd af lefnadskostnadens och arbetsprisens allmänna stegring medgifna förhöjning i aflöningarne och dels af förstärkningen i banbevakningspersonalen vid nattsnälltågens införande; att den ökade kostnaden för öfverbyggnadens underhåll och rigtning berodde på bantågens och i synnerhet snälltågens ökade antal."

Det förefaller särdeles eget, att trafikstyrelsen, när det är fråga om att förklara orsaken till den minskade behållningen af jernvägs- trafik, skyller på snälltågen och särskildt natt-tågen; men deremot då det blir fråga om att taga samma slags tåg i försvar, påstår, att de kosta nästan ingenting. Båda styrelsens mot hvarandra stridande uppgifter, kunna ej vara rigtiga. För min del tror jag, att de uppgifter, som Kongl. Maj:t fått från styrelsen och i ofvannämnda statsrådsprotokoll finnas intagna, måste vara rigtiga och sådana, att man i främsta rummet kan förlita sig på dem.

Man säger vidare, att staten icke gör någon förlust på dessa dag- och natt-snälltåg, emedan den hufvudsakliga persontrafiken numera af dem uppehöles. Det är visst sant, hvad Herr Carl Ericson yttrade, att mellan Malmö och Stockholm går endast ett snälltåg på dygnet; men deremot finnas andra bansträckor, t. ex. mellan Göteborg och Falköping, som dagligen tillryggaläggas af tre sådana tåg; och om man reducerade snälltågens antal så, att å hvarje bana endast ett sådant tåg dagligen anordnades, tror jag, att detta skulle vara för de resandes fertskaflande tillräckligt, och ser man på antalet personer, som med hvarje snälltåg befordras, skall man lätt inse, att detta antal icke nödvändiggör mera än ett snälltågs afsändande dagligen. Häri ligger ett ytterligare skäl, hvarför, jag anser, att natt-tågen kunna indragas å stambanorna, utan att bruttoinkomsten skulle i någon nämnvärd mån minskas. Ett ytterligare skäl därför ligger i den omständigheten, att i vårt land icke finnes en enda enskild jernväg, på hvilken snälltåg finnas, icke ens på dagen. Då nu staten byggt jernvägar och sålunda i visst fall vill konkurrera med de enskilda jernvägsbolagen, måste den väl också sköta sina jernvägar på sådant sätt, att de bära sig, eller så som en enskild affär. Ifrån detta förhållande tror jag således, att talaude skäl för natt-tågens afskaflande kunna hemtas. Det är dessutom förunderligt, att de många personer, hvilka äro styrelseledamöter i

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

enskilda jernvägsbolag och här talat om nödvändigheten af natt-tågen, icke anordna sådana tåg å deras egna banor; och orsaken härtill måste väl vara den, att dessa tåg icke bära sig; att de icke göra det på statens banor, är icke, tycker man, så noga — och staten får väl göra tillskott för dem — blott man kan få tidningarne några timmar tidigare och de resande få fara med natt-tåg.

Icke ens från affärernas synpunkt äro dessa natt-tåg nödvändiga, ty för uppgörande af sådana har man telegrafien att tillgå, då sådan brådskan är å färde att dagssnälltåg komma för sent; är ej affären värd ett telegram, då sker heller stor skada om den ej kommer till stånd, och jag slutar således för min del med att yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Gumælius: Herr Talman! Den senaste ärade talaren har, med en fyndighet, hvarvid man är van från det hållet, replikerat, jag vet icke, huru många föregående yttranden. Jag skall naturligtvis icke tillåta mig ingå i bemötande af dessa repliker — mig röra de icke — men han hade derjemte ett positivt påstående, som förekom i början af hans anförande och vidare upprepades mot slutet af det samma; och i anledning af detta påstående, vid hvilket han sjelf tyckes hafva fäst särskild vikt, ber jag att få yttra några ord.

Han började med att uttrycka den förmodan, att, om det hade funnits något annat sätt att få tidningarne härifrån till landsorten någorlunda hastigt, skulle natt-tågen icke blifvit behöfliga; och man hade således, efter hans förmenande, tidningspressen, d. v. s. "den tredje statsmagten", att tacka för tillkomsten af dessa tåg. Jag tror icke, att tidningspressen, hvarmed här menas hufvudstadspressen, kan taga detta åt sig; jag menar tvärtom, att tidningarne något slumrat i den saken och att natt-tågen framkallats af helt andra skäl än tidningarnes lifaktighet.

Vidare förmodar jag, att den ärade talaren icke fäste sig vid Stockholms småtidningar, utan endast vid de större, dagliga tidningarne. Dessa tidningar voro vid den tid, natt-tågen inrättades, till antalet fem, nemligen Post- och Inrikes Tidningar, som jag föreställer mig, att man kan lemna ur räkningen i fråga om skyndsamt befordran, Aftonbladet, Nya Dagligt Allehanda, Dagbladet och Dagens Nyheter. Det ligger i sakens natur, att af de fyra sistnämnda tidningarne de båda aftontidningarne hafva ett alldeles motsatt intresse i fråga om natt-tågen mot de två öfriga; ty Dagbladet och Dagens Nyheter hafva just i följd af tillvaron af dessa natt-tåg tvungits att med stora uppoffringar göra särskilda upplagor för landsorten, hvilka upplagor, som äro något olika mot dem, hvilka i hufvudstaden utdelas på morgnarne, sändas till landsorten med natt-tågen aftenen förut. Här står således två emot två, och de kunna "taga ut hvarandra".

För öfrigt förvånade det den ärade talaren, att åsigten i denna fråga mycket ändrat sig sedan Riksdagens början. Detta *borde* dock icke förvåna honom. Det har nemligen i denna sak kommit till en faktor, som kallas upplysning; och der denna får verka, skall sanningen till slut taga ut sin rätt.

Jag hoppas således, att denna Kammare skall afslå Utskottets förslag. Det vore märkvärdigt, om Kammaren skulle, såsom en af de talare, som yrkat bifall till Utskottets förslag, yttrade, antaga Utskottets förslag *derför*, att ett sådant beslut ändå icke kunde leda till någon påföljd. Detta är ett mer än klent skäl. Jag hemställer fortfarande om afslag å detsamma.

*Angående
natt-tågens
inställande å
statens jern-
vägar.
(Forts.)*

Öfverläggningen förklarades slutad. I enlighet med de gjorda yrkandena framstälde Herr Talmannen propositioner dels på bifall och dels på afslag samt fann den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes, i anledning hvaraf och med upptagande af yrkandet på bifall såsom ja-proposition, nu uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som bifaller hvad Tredje Tillfälliga Utskottet hemställt i utlåtandet N:o 11, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren afslagit Utskottets hemställan.

Omröstningen företogs och utföll med 59 ja mot 98 nej; hvadan Utskottets ifrågavarande hemställan afslagits.

§ 2.

Föredrogs och bifölls Stats-Utskottets utlåtande N:o 61, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående Norrbottens läns fördelning i fyra domsagor, omfattande hvardera ett af länets fyra fögderier.

§ 3.

* Skedde föredragning af Andra Kammarens Andra Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 9 (i samlingen N:o 34), i anledning af väckt förslag om aflåtande af underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t angående lagstiftning med afseende å arbetare, som i arbete utom deras hemort taga anställning.

*Angående
lagstiftning
för vissa
arbetare.*

Berörda förslag, som afgifvits af Herr *R. Ehrenborg* i motionen N:o 161, hade föranledt följande hemställan af Utskottet:

“att Riksdagen — med uttalande af sin åsigt ej mindre om behöfligheten af en ökad kontroll å de arbetare, som, utom den kommun de tillhöra och på längre afstånd derifrån, än att de under arbetstiden å den främmande orten kunna af eget hem såsom bostad sig

Angående
lagstiftning
för vissa
arbetare.
(Forts.)

begagna, äro för längre tid i arbete anstälde, än äfven önskvärdheten deraf att nämnde arbetare, så vidt möjligt är, under vistelsen å den främmande orten ställas till dervarande kyrkliga och kommunala myndigheter i hufvudsakligen enahanda ställning som till motsvarande myndigheter i hemorten — ville hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla, att Kongl. Maj:t, efter en allsidig pröfning af de medel, hvarigenom den rörlige arbetarens frihet må, utan att i öfrigt inskränkas, blifva behörigen regelbunden, täcktes låta utarbета och, i den mån det kan falla inom Riksdagens beslutanderätt, för Riksdagen framlägga förslag till lag för ordnandet af förhållandet mellan arbetsgifvare och arbetstagare.“

Herr Philipsson yttrade: Jag tager mig friheten fästa Kammarens uppmärksamhet på den redogörelse, som af Utskottet blifvit i utlåtandet lemnad, angående ifrågavarande ämnes behandling vid 1875 års riksdag. Om Herrarne läsa sista stycket på tredje sidan och fortsättningen på fjerde sidan, skola Herrarne finna omförmäldt, att inom denna Kammare uttalades den åsigt, att hvad som företrädesvis borde åsyftas med en framställning i ämnet, det vore *“en fullständig revision och omarbetning af legostadgan, så att deri blefve upptagna grunderna och villkoren för aftal i allmänhet emellan arbetsgifvare och arbetstagare.”* De fleste talare, som i frågan yttrade sig, hade denna mening och för min del anser jag nödvändigt, att, om förhållandet mellan arbetsgifvare och arbetstagare någonsin skall kunna ordnas, den nuvarande legostadgan måste upphävas och bestämmelserna angående arbetsaftal blifva gemensamma för såväl den ständiga som den rörliga arbetsbefolkningen. Men genomläser man det slut, hvartill Utskottet i sjelfva klämman kommit, finner man att Utskottet egentligen blott tänkt sig en stadga, hvarigenom den rörlige arbetarens ställning till arbetsgifvaren skulle ordnas — således icke i den omfattning, Kammaren i fjol ansåg lämplig.

Hvad jag derjemte fäst mig vid, är den mellansats i slutet af klämman, hvarigenom Utskottet uttryckt sin mening, att Kongl. Maj:t delvis skulle kunna ensidigt ordna denna angelägenhet. Dessa ord *“i den mån det kan falla inom Riksdagens beslutanderätt”* anser jag böra utgå, ty en så vigtig social angelägenhet som den om ordnandet af förhållandet mellan arbetsgifvare och arbetstagare måste väl vara föremål för båda statsmakternas lagstiftningsrätt.

Jag har af dessa anledningar tagit mig friheten uppsätta ett förslag till beslut, som i nu berörda tvenne afseenden afviker från Utskottets förslag, och anhåller jag vördsamt hos Herr Grefven och Talmannen om proposition på bifall till detta mitt förslag, som har följande lydelse:

att Riksdagen — med uttalande af sin åsigt ej mindre om behöfligheten af en ökad kontroll å de arbetare, som, utom den kommun de tillhöra och på längre afstånd derifrån, än att de under arbetstiden å den främmande orten kunna af eget hem såsom bostad sig begagna, äro för längre tid i arbete anstälde, än äfven önskvärdheten deraf att nämnde arbetare, så vidt möjligt är, under vistelsen å den främmande

orten ställas till dervarande kyrkliga och kommunala myndigheter i hufvudsakligen enahanda ställning som till motsvarande myndigheter i hemorten — ville hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla, att Kongl. Maj:t, efter en allsidig pröfning af de medel, hvarigenom arbetarens frihet må, utan att i öfrigt inskränkas, blifva behörigen regelbunden, täcktes låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till lag, som, med upphäfvande af nu gällande legostadga, ordnar förhållandet mellan arbetsgifvare och arbetstagare.

Angående lagstiftning för vissa arbetare.
(Forts.)

Vidare anfördes icke. Sedan Herr Talmannen först gifvit proposition på bifall till Utskottets hemställan i oförändradt skick och derefter på Herr Philipssons yrkande, blef Utskottets hemställan oförändrad bifallen; och skulle, jemlikt 63 § 3 mom. Riksdagsordningen, detta beslut genom utdrag af protokollet Medkammaren delgifvas.

§ 4.

Upplästes Andra Kammarens Enskilda Utskotts förslag till underdånig skrifvelse angående vissa städers indelning i valkretsar.

Kammaren godkände detta skrifvelseförslag; hvarefter

Herr vice Talmannen yttrade: Sedan Kammaren nu godkänt det skrifvelseförslag, som nyss blifvit uppläst, så hemställer jag att Kammaren behagade besluta att skrifvelsen må af Herr Talmannen underskrifvas för att sedan expedieras.

Hvad Herr vice Talmannen sålunda föreslagit, blef af Kammaren bifallet.

§ 5.

Efter föredragning dernäst af Stats-Utskottets utlåtande N:o 63, angående begärdt låneunderstöd åt Helsingborg—Hessleholms jernvägsaktiebolag, biföll Kammaren hvad Utskottet i nämnda utlåtande hemställt.

§ 6.

Föredrogs Lag-Utskottets utlåtande N:r 33, i anledning af väckt förslag att Kongl. förordningen den 16 Juni 1875, angående ändring af 20 Kap. 1, 2 och 16 §§ samt 24 Kap. 3 och 4 §§ strafflagen, må endast i viss mån tillämpas i lappmarken.

Angående ansvar för skogsöverkan i lappmarken.

Herr *P. A. Hellgrén* hade i sin motion N:o 48 föreslagit: "att Riksdagen för sin del ville besluta, att Kongl. Maj:ts nådiga förordning den 16 Juni 1875 angående ändring i 1, 2 och 16 §§ i 20 kapitlet samt 3 och 4 §§ i 24 kapitlet strafflagen, om ansvar för skogsöverkan, icke måtte, intilldess områdena i lappmarken genom nu på-

*Angående
ansvar för
skogsåverkan
i lappmarken.
(Forts.)*

börjad afvittring hunnit bestämmas, i vidsträcktare mån derstädes tillämpas, än hvad anginge oloflig åverkan af virke till afsalu, så att hemmansegare och nybyggare egde att intill samma tid hemta sitt husbehovsvirke och nödig vedbrand inom sina gamla provisionela områden; att inhysesmän och backstugusittare egde att utan afgift från kronans skogar i lappmarken hemta nödigt husbyggnadsvirke, nödig vedbrand, bark till uppblandning af nödbrödsämne samt ris, näfver och löftägt till husbehof; och att, i fall utsyning och utstämpling af byggnadsvirke och vedbrand till dessa sistnämnda skulle anses nödig, skogsstatens jägeribetjening förpligtades sådan utsyning och utstämpling utan ersättning verkställa.“

Och hade Utskottet beträffande denna motion hemställt,
att densamma måtte lemnas utan afseende.

Herr Hellgrén begärde ordet och yttrade: Att Lag-Utskottet afstyrkt föreliggande fråga beklagar jag mindre för egen del, som fast mera för den befolkning, hvilkens talan jag här förer — en befolkning, hos hvilken jag i mera än ett fjerdedels sekel haft min verkningsskrets och derunder med dem varit i närmare beröring, så att jag lärt känna dess sorger och behof; en befolkning, som har att kämpa med en hård och karg natur; en befolkning, som, om den skall kunna existera, måste vara härdad och danad för detta hårda klimat och kunna försaka en stor del af de jordiska fördelar, hvaraf andra få njuta i öfverflöd; en befolkning, hvilken i likhet med sina förfäder icke ryggat tillbaka för att genom flit och oförtrutet mod i ett öde och obebodt land förskaffa sig och de sina ett nödtorftigt lifsuppehälle; men en befolkning, som på senare tider allt mera och mera rubbats i sina gamla fri- och rättigheter. Ja, denna befolkning har för att vinna representationsrätt vid denna riksförsamling nödgats afstå en stor del af sina urgamla fri- och rättigheter. Min sann! för dem ett ganska dyrköpt nöje. Dock tror jag, att de äiven komma att bära denna börda med tålmod, om endast billig rättvisa i öfrigt dem tillerkännes; och då jag fått den förmånen, att här föra deras talan, anser jag för min del mig pligtig att hvad i min ringa förmåga står söka framhålla detta folks billiga anspråk på hjälp och rättvisa. Här gäller den fråga: skall detta folk vara eller icke vara.

Lag-Utskottet har i sitt utlåtande såsom motiv för sitt afslag anfört: “Då emellertid hemmansegare och nybyggare inom lappmarken, enligt gällande författningar, hafva rätt att för husbehof hemta virke inom områden, som för sådant ändamål i afbidan på afvittringen blifvit anvisade, så att den ifrågasatta ändringen af lagen, i hvad den på dem eger tillämplighet, icke torde vara af behofvet påkallad etc.“ Ja, jag tror mig lika väl som Lag-Utskottet känna dessa författningar, men som dessa icke, enligt min öfvertygelse uppfylla sitt ändamål, ber jag att få ytterligare motivera min ifrågavarande motion. Men för att komma dertill måste jag gå tillbaka till 16:de och 17:de århundradena.

Alla Kammarens ledamöter veta, att vi hafva en del af vårt rike, som kallas Lappland, men en stor del, om icke de fleste hafva, aldrig med sin fot beträdd dess område, och således måste om detta lands egendomliga och olika förhållanden, i jernförelse med andra delar af vårt rike, gjort sig gällande olika omdömen och föreställningar. Jag vill derföre anföra några Kongl. författningar, som visa huru odlingen vid befolkandet af Lappmarken börjat, fortgått och på hvilken ståndpunkt den i närvarande tid står.

*Angående
ansvar för
skogsåverkan
i lappmarken.
(Forts.)*

Från äldre tider till in i det sjuttonde århundradet utgjordes lappmarkernas befolkning endast af den lappska folkstammen, som uppehöll sig af jagt, fiske och renskötsel. Innan något egentligt jordbruk i lappmarkerna uppkommit, idkades der bergshandtering, hvarmed början synes hafva skett år 1637 genom brytning af silfvermalm i Nasa fjäll inom Piteå lappmark. Om man undantager några nybyggesanläggningar i Torneå lappmark, hvilka skola skett åren 1631 och 1632, hafva nybyggen ej blifvit i lappmarkerna anlagda förr än efter utfärdande af 1673 års Kongl. plakat angående lappmarkernas bebyggande. Detta Kongl. plakat har visserligen förut varit föremål för Riksdagens uppmärksamhet, men då säkerligen många torde finnas som derom sakna kännedom, ber jag Kammarerna om ursäkt för det att jag nu tillåter mig att uppläsa detsamma. Det lyder så: — — "göre veterligt, att såsom Våre förfäder Sveriges Konungar hafve sig berömligen vinnlagt om alla de länders märkliga bebyggande, som under dem lydt och legat hafva, och der ibland särdeles burit en noga omsorg för lappmarkerna samt deras invånares gagn och välfärd så i andelig som lekamlig måtto; men Wi likväl förspörje, att sådant deras lofliga utsåt icke ännu sin fullkommenhet nått hafver; så emedan Wi finne det vara Vårt konungsliga embete likmätigt att fatta uti samma verk och det på allt görligt sätt söka att främja och fullborda, på det såväl Lapparne må med en nöjaktig undervisning till deras sjäalars salighet blifva försörjda, såsom ock sjelfva landet af flere invånare besättas och upptagas, och det som nu ligger öde och obrukadt, der igenom göras nyttigt och upparbetas till Vår och rikets tjenst enkannerligen förmedelst svenska och finska åbor, hvilka den jordmån, hvaraf Lapparne efter sin näringsart nu ingen nytta eller fördel sig kunna göra, till ängsmark och mulbete samt annan tarfvelig föda af skog, strömmar och sjöar bruka och nyttja kunna; att förtiga den bättnad, som genom åtskilliga bergverks upptagande der sammanstädes kan stå att förmoda, och till hvilkas befordran Wi ett särskildt nådigt privilegium gifve och utgå låte; fördenskull hafve Wi för godt, och rådsamt eraktat, först till den rena och saliggörande gudstjenstens förkofring både ibland Lapparne sjelfva så ock de andra, hvilka sig härefter der varda nedsättande, att sjelfva lappmarken ifrån de andre svenska och finska församlingarne skiljas och uti särskilda socknar och tvänne prosterier fördelas skall, hvilka med sina vissa prostar, kyrkoherdar och kaplaner blifva försedda, på sådant sätt som Wi Vår der å orten varande landshöfding hafve anbefallt med vederbörande biskops och superintendets tillhjälp forderligen att verkställa; sedan ock på det andra svenska och finska, uti Wester-

*Angående
ansvar för
skogsäverkan
i lappmarken.
(Forts.)*

och Österbotten samt Ångerman- och Jemtland boende, må dels heldre låta sig öfvertala att flytta till lappmarkerna i berörda landsorter och sig der sammanstädes husligen nederlåta och de boställen upptaga, som de finna beqväma och dem till den ända kunna blifva inrymda, hafve Wi dem samma med särdeles friheter benåda velat, efter som Wi här med och i kraft af detta Wårt öppna bref dem benåde, gifve och förünne efterföljande vilkor och friheter, som äro, att de på femton års tid må njuta förskoning för alla skatter och utlagor, ehvad namn de hafva kunna. men efter förloppet af bemälda frihetsår icke läggas för högre skatt än sjelfva Lapparne, med hvilka de öfver allt göras like, och till följe deraf blifva frie för knekte-skrifning i alla tider; befallande här med alvarligen Wåre landshöfdingar och befallningsmän der å orten samt alla andra, som det i någon mätto angå kan, och för Wår skull vilja och skola göra och låta, att de dessa berörda åbor här vid behörigen handhafva, icke låtande dem något men, hinder eller intrång här emot tillfogas nu eller i tillkommande tider.“

Detta Kongl. Maj:ts plakat har sedermera förnyats genom Kongl. plakatet den 3 September 1695, som äfven gjorde åtskilliga tillägg.

Sedermera utkom Kongl. Maj:ts nådiga reglemente den 24 November 1749 för dem, som antingen redan bo och bygga i Lappland eller ock hädanefter till landets uppbrukande derstädes sig nedsätta vilja.

Detta Kongl. reglemente är ett mästerverk i lagstiftningsväg och kan tryggt mäta sig med Lag-Utskottets i våra upplysta dagar. Man ser tydligt, att den eller de, som uppgjort förslag till detsamma, varit sakkunnige män, som varit ovanligt förtrogne med förhållandena inom Lappmarkerna. Ty detta reglemente har lagt den egentliga grunden till dessa traktens odlande och bebyggande, samt har uti öfver 120 år haft gällande kraft. Det var under denna tid som Lappmarkerna erhöilo den odling, hvartill de kommit; men sedermera utkomna författningar hafva genom upphäfvande af detta reglemente sönderrifvit denna Lappmarkens herrliga planta, såsom jag vill kalla det, och i och med detsamma har äfven framåtskridandet afstannat.

Jag har nu sökt visa, huruledes de hemman och nybyggen, som nu finnas i Lappmarken, hafva tillkommit, äfvensom hvilka fri- och rättigheter enligt nu anförda Kongl. förordningar blifvit dem beviljade. Om dessa förordningar fått fortfara att vara gällande, hade jag icke här behöft uppträda och tala om den inskränkning man i Lappmarken, åtminstone hvad hemmansegare och nybyggarne angår, nu vidkännes i afseende å rättigheten att begagna skogen till husbehof. Det återstår nu att visa, huru dessa fri- och rättigheter på senare tider blifvit inskränkta. Genom Kongl. brefvet den 13 December 1867 bestämde att en provisionel gräns skulle uppgås mellan den egentliga fjällbygden och den till odling tjenliga delen af Lappmarkerna. Detta stadgande, som egentligen afsåg att skydda den nomadiska folkstammen i afseende å dess renbetesrätt, tjenade dock till intet, men kostade staten flera tusen kronor. Det kom nemligen 100 år för sent. Ty de flesta slotter- och odlingslägenheter, som ligga ofvanom denna gräns,

*Angående
ansvar för
skogsäverkan
i Lappmarken.
(Forts.)*

voro vid tiden för ifrågavarande författnings utfärdande redan disponerade och en stor del af hemmanen hade blifvit omförda från kronotill skattenatur. Ja, inom Wilhelmina socken hafva de mest aflägsset från moderskyrkan, bland snöfjällen liggande hemmanen skattenatur. Man gick emellertid så långt i sin ifver, att man ville drifva bort dem, som icke hade förrättat odlingsarbete för mer än 600 kronor. Genom Kongl. brefvet den 3 Mars 1871 visade dock Kongl. Maj:t, det han ansåg, att detta var ett alltför våldsamt ingrepp i eganderätten. Man vann emellertid så mycket, att några nybyggen icke vidare fingo anläggas ofvanom nämnda gräns.

Jag sade att den så kallade kulturgränsen, som på grund af 1867 års Kongl. bref skulle uppgås, icke hade någon betydelse och detta framgår äfven af mom. 4 i 1 § af 1873 års afvittringsstadga, der det heter: att "vid afvittring skall en gräns bestämmas emellan de delar af Lappmarken, som äro för odling tjenliga, och den mark, der nybyggesodling icke vidare må tillåtas." Man finner deraf, att den provisionela gräns, hvars uppgående beslöts 1867, icke kan tjena till rättensnöre för den gräns, som vid afvittringarne kommer att bestämmas.

Men nu hade det inom Norrland uppkommit en smittosam sjukdom, som allt mer breddade omkring sig och äfven nådde lappmarken. Jag menar skogsfebern, som icke var mycket bättre än den nu rådande jernvägsfebern. Hittills hade på grund af förut åberopade 1749 års reglemente inom lappmarken icke fått tagas annan skog än den, som varit till stockfångst för vissa vid kusten belägna sågverk mot stubböresafgift upplåten, äfvensom skog till husbehof. Men emedan en del sågverksegare, synnerligast efter Umans och Vindelns vattendrag missbrukat denna sin rätt, ehuru icke i så hög grad, som det utbasunerades, utfärdades Kongl. förordningen den 21 December 1865 angående utsyning och försäljning af skogsalster från kronans skogar i de norrländska länen. Genom denna förordning beviljades kronohemmans och nybyggesåbor uteslutande rätt till utsyning af virke inom vissa områden till afsalu, äfvensom att inom samma områden utan utsyning afverka skog till husbehof. Förmodligen är det på denna förordning med de förändringar, som den undergått genom Kongl. förordningarne den 29 Juni 1866 och den 18 September 1874, som Lag-Utskottet i denna del af sitt utlåtande stöder sitt afstyrkande af motionen. Deröfver är ej heller att undra; ty det är ej tänkbart att Utskottet, som icke kan känna till de många egendomliga förhållandena i lappmarken, skulle kunna föreställa sig möjlighet af skogsbrist inom de områden, som afses i nämnda författningar. En sådan skogsbrist förefinnes emellertid, åtminstone inom de emot snöfjällen belägna socknarne. Äfven många andra förhållanden inom lappmarken har af lagstiftaren blifvit förbisedda, och det är denna omständighet som förnämligast ligger till grund för första punkten i min motion. Så heter det till exempel uti Kongl. brefvet den 3 Oktober 1866, angående grödas och egors fredande i Lappmarken: "Sedan dels Wi den 3 Maj 1825 för Vesterbottens läns lappmarker stadgat, att nybyggare och

Angående
ansvar för
skogsåverkan
i lappmarken.
(Forts.)

hemmansinnehafvare, hvilka å sina ängar och slättermyrar icke förvarade sitt hö i ordentliga lador utan lade detsamma i stackar, skulle förse sådana höstackar med en stadig och tät gärdesgård till fyra alnars höjd på fem eller sex alnars afstånd å alla sidor från stacken för att emot åverkan af renkreaturen densamma förvara, vid äfventyr för egaren till höet att i annat fall, om slaget, bergadt och i stack upplagdt hö uppåtes eller nedtrampades, sin skada stånda; dock att, der gärdesgårdar icke ansåges uppfylla ändamålet eller icke kunde utan svårighet uppföras, andra lämpliga hägnader borde uppsättas efter de föreskrifter och förordnanden, som af Vår Befallningshafvande i länet blefve meddelade;" etc. Det har alltid varit och utgör ännu i denna dag ett tvistefrö mellan lapparne och nybyggarne, att lapparne så vårdslöst och liknöjdt taga vård om sina renar, att de ofta förstöra nybyggarnes höstackar.

Detta var ock anledningen till att nybyggarne genom nämnda förordning ålades att stänga om sina höstackar. För detta ändamål fordras virke, stundom till ganska stor mängd, emedan det finnes nybyggare, som hafva sina 100 höstackar. Men hvarifrån skall nybyggaren taga virke, då han, enligt Kongl. förordningen den 21 December 1865 icke eger rätt att afverka skogen utom vissa bestämda områden, hvilka icke äro tillräckligt stora att kunna fylla hans behof i detta fall. Han blir derföre ofta nödsakad att antingen köpa skog af kronan eller ock oflofligen afverka sådan. Det är nu egentligen för att förekomma detta senare, som gör nybyggarne till lagförbrytare, som jag här uppträder såsom deras målsman, för att få deras behof uti ifrågavarande hänseende bättre tillgodosedda. Om jag icke lyckas i mina bemödanden härutinnan, må detta icke läggas mig till last. Emellertid måste det vara bra hårdt för dessa kronobönder och nybyggare att, för att kunna upparbeta och vidmakthålla kronans jord, nödgas af kronan köpa virke till husbehof, och ingen må inbilla sig att man blott för sitt nöjes skull kör uti 2 å 3 alnar djup snö efter bränsle och hustimmer längre än som nödigt är. Det finnes dock en folkstam inom Lappmarken, som ohejdadt får afverka så mycken skog den behöfver.

Ty Kongl. Maj:ts nådiga stadga om afvittringen i Westerbottens och Norrbottens läns lappmarker den 30 Maj 1873 säger i § 8. "Hemman och nybyggen skola, såvidt tillgång finnes, erhålla skog ej blott till husbehof, utan ock till afsalu; dock att egare af frälse och skattehemman och lägenheter ej må öfver den vid afvittring tilldelade skogen ega vidsträcktare dispositionsrätt, än enligt § 1 af nådiga förordningen den 29 Juni 1866, angående dispositionsrätten öfver skogen å vissa skattehemman, är egare af deri omförmälde hemman förunnad; och skola äfven efter afvittringen lapparne vara, såsom hittills, berättigade att för renhjordarne begagna bete å all skogsmark inom lappmarkernas nuvarande område, dock å enskildes skogar inom de till odling tjenliga delarne af landet endast vintertiden, äfvensom ega att, i den mån för betesrättens utöfvande är nödigt, till hushållsbehof begagna skogen."

Det står här till *hushållsbehof*, och om dermed skulle afses endast

vedbrand, så vore det icke så farligt, men vi veta att lapparne måste under vissa tider af året, för att föda sina renar hugga ned mycken skog och då lära lapparne icke tänka på hvem som är egare till skogen utan blott taga den skog, som finnes närmast till hands.

Hvad senare momentet i min motion angår, eller min anhållan att inhysesmän och backstugusittare må ega utan afgift ifrån kronans skogar i lappmarken hemta nödigt husbyggnadsvirke, nödig vedbrand, bark till uppblandning af nödbrödsämne samt ris, näfver och löftägt till husbehof, och att, i fall utsyning och utstämpling af byggnadsvirke och vedbrand till dessa sistnämnda skulle anses nödig, skogsstatens jägeribetjening förpligtades sådan utsyning och utstämpling utan ersättning verkställa, så är detta mera att betrakta som en bön om hjälp åt dem, och icke, såsom Utskottet förmenar, en åtgärd, att befordra olaga intäkter på kronans mark. Dessa menniskor finnas nu till och måste få lefva. De bidraga likvisst till lappmarkens bebyggande och odling, och icke är det deras fel att många af dem nu sitta som backstugumän eller inhysesshjon, ty många hade försett sig med ansökan om rätt till nybygges upptagande på de ställen, der de nu sitta, då Kongl. Förordningen den 19 April 1872 som helt och hållet förbjuder vidare nybyggesanläggning i Lappmarken, slog ned på dem som en bomb.

Jag tror icke att staten eller den enskilde jordegaren skulle lida stort men, om dessa fattiga skulle tillerkännas rätt att af de många tusentals träd, som ligga kullblåsta och till ingen nytta, hemta sitt nödiga bränsle för att värma sina frusna lemmar.

Ja! mine Herrar! Hvad är det, som jag här begärt? Inga millioner! Nej! endast värn för, ett idogt fromt och ärligt folk, som har flera mulna än klara dagar att gå till mötes. Ett folk, som jag älskar och önskar se lyckligt och att det icke måtte få en förbrytares lön för sin möda och flit att odla i björnarnes hemland. Men då Första Kammaren redan bifallit Utskottets framställning, så har jag till denna Kammare endast en bön att göra, nemligen att Kammaren icke må illa upptaga att jag en stund upptagit dess tid.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan bifölls.

§ 7.

Företogs till afgörande Andra Kammarens Fjerde Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 9 (i samlingen N:o 36), i anledning af väckt fråga om flygsandsfältens exproprierande.

*Angående
flygsands-
fältens ex-
proprierande.*

Utskottet hade hemställt:

att Herr *Lasse Jönssons* motion, N:o 86 — uti hvilken det förslag var framlagd, att "Riksdagen ville i underdånig skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes i nåder draga försorg derom, att alla flygsandsfält i riket, som icke äro i ordentlig häfd, må, för skogsbesåning, så skyndsamt som möjligt blifva till staten exproprierade" — ej måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Angående
flygsands-
fältens ex-
propriering.
(Forts.)

Herr Lasse Jönsson anförde: Uti en i min tanke högst angelägen motion har jag begärt att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t begära, "det Kongl. Maj:t täcktes i nåder draga försorg derom, att alla flygsandsfält i riket, som icke äro i ordentlig häfd, må, för skogsbesåning, så skyndsamt som möjligt blifva till staten exproprierade". Om denna min motion har Utskottet yttrat sig på ett mycket fördelaktigt sätt och erkänt dess goda syfte, i det Utskottet sagt:

"att, enär flygsandsfälten i deras obundna tillstånd icke allenast äro i sig sjelfve värdelösa, utan derjemte en ofta ohjelpig skada genom flygsanden vållas å närliggande värdefulla fält; och då deras bindande ändamålsenligast åstadkommes genom skogsodling, hvarigenom, då flygsandsfälten äro belägna i skogsfattiga trakter, den dubbla fördelen af sjelfva flygsandsfältens fruktbargörande och närliggande ortens förseende med skogsprodukter vunnas, det vore särdeles önskvärdt, om vid förvärfvande för statens räkning af jord för skogsodling, flygsandsfälten företrädesvis komme i åtanka."

Detta yttrande har Utskottet mycket riktigt och sanningsenligt haft, och deraf kunde man väl minst ana eller draga den slutsatsen att Utskottet skulle komma till den hemställan, som det framdeles i betänkandet gjort.

Derefter börjar Utskottet resonnera om de många omsorger såväl regeringen som enskilde personer egnat åt flygsandens hämmande och detta är nog också riktigt, ty både på 16- och 1700-talet samt i början af detta århundrade finner man, att en mängd stadgar och författningar utkommit, som alla ifrå för att söka binda flygsanden.

Detta räckte dock icke till närvarande tid, ty för en 30 år tillbaka började en annan åsigt att göra sig gällande. Denna åsigt har fortfarande ända till våra dagar. Utskottet har varit så ärligt att det anfördt Kongl. brefvet af den 6 Mars 1863 och säger att detta Kongl. bref skulle vara till stor nytta för flygsandens bindande, men jag skall bedja herrarne observera huru det förhåller sig med denna nytta. Det heter visserligen att detta Kongl. bref afser "framtida värden" af flygsandsfälten i Kristianstads län, men det borde i stället stå "vanvärden", ty någon vård kan detta Kongl. bref aldrig framkalla.

Det står i detta Kongl. bref, "att de enskilde jordegare, som sjelfva vilja ombesörja kultur och förvaltning af sina flygsandsfält, *icke vidare* borde hafva att påräkna något bidrag dertill af allmänna medel." Detta var den ena omständigheten, som Utskottet ansåg skulle bidraga till värden af dessa flygsandsfält. Den andra punkten lyder sålunda att "jordegare lemnades öppet att för all framtid befria sig ifrån de med kultur och förvaltning af flygsandsfält förenade kostnader, om han åt kronan afstode eganderätten till fältet". Detta var sålunda hvad som i berörda Kongl. Bref föreskrefs till förbättring af flygsandsfältens vård inom Kristianstads län, nemligen för det första att de, som ville med omkostnad och besvär genom skogsbesåning vårda sina flygsandsfält, hade icke vidare att påräkna något understöd, och för det andra att, om de ville afstå dem, skulle staten taga emot dem. Likväl ville icke staten taga emot af en enskild jordegare 40 à 50 tunland, utan jordegarna skulle först slå sig tillsamman flera stycken,

så att de kunde erbjuda staten flera 100-tal tunnland; då först ville staten taga fälten i sin vård och söka få dem planterade. Detta låter sig icke göra, ty flygsandsfält äro vanligen vissa byars afrösningsjord eller utmark, hvaraf hvarje åbo har sin lilla del; och om ock de flesta vilja afstå sina lotter, finnes alltid någon som sätter sig deremot och omintetgör de andres sträfvanden. Det finnes i min hembygd ett flygsandsfält, som är omkring $2\frac{1}{2}$ mil i längd och $\frac{1}{4}$ mil i bredd, och som årligen ökas genom att breda ut sig, först på de omkringliggande ljunghäcken, som visserligen äro till mindre nytta, men då de uppslukats af sanden, så kommer turen till de bredvid dessa liggande ängarne, torfmossarne och åkerfälten, öfver hvilka sanden sedermera kan komma att utbreda sig och förorsaka skada för många tusen kronor. Det kan nu frågas, hvarföre icke de jordegare, som hotas af flygsandens utbredande, sjelfve vidtaga åtgärder för flygsandens hämmande. Ja, härmed förhåller det sig så, som jag förut sagt, att om af delgarne i samma by tio eller möjligen tjugu kunna vilja vara med derom, så kan det hända att två eller tre icke vilja afstå sin mark, och då förfaller all fråga om dylika åtgärders vidtagande, helst staten icke lämpligen kan taga emot mark af blott dem, som vilja lemna ifrån sig densamma. Jag har icke kunnat finna något annat sätt att afhjelpa detta missförhållande, än att Riksdagen i en underdånig skrifvelse anhåller att Kongl. Maj:t måtte vidtaga mera verksamma åtgärder i detta hänseende. Nu eger Kongl. Maj:t rätt att, enligt 1866 års förordning, exproprieras flygsandsfält i det fall att de icke häfdas, men sedan denna förordning utkom har, såvidt jag vet, ingen expropriation skett, åtminstone icke i något större omfång.

Nu säger Utskottet visserligen, att Kongl. Maj:t verkligen gjort försök att för statsverkets räkning få inlösa sådana fält, och att förfrågningar hafva skett, men af flera anledningar icke lyckats. Det kan visserligen vara rätt att säga att försök till inlösning hafva skett, men huru har dervid tillgått? Inom Kristianstads län hade man åtminstone gjort på det sättet, att när år 1863 en sådan inlösning skulle ske, så utsatte Konungens Befallningshafvande sammanträden med egarne till flygsandsfälten på någon gästgifvaregård, som var belägen långt borta från nämnde jordegares bostad. De som egde flygsandsfält hade just inga inkomster deraf, emedan deras tegar voro upplåtna åt någon torpare. Men då de voro lyckliga nog att hafva sin öfriga jord så aflägs derifrån, att de icke fruktade någon ödeläggelse, hade de icke heller någon förlust af dem, och man kunde derföre icke tänka sig att desse egare af flygsandsfält skulle göra sig besvär att resa en lång väg för att bevista det sammanträde landshöfdingen utsatt, för att med egarne öfverlägga om inköp af nämnda flygsandsfält. Det blef således ingenting af med saken, utan dessa fält hafva fått ligga i sitt gamla skick och fortsätta sin ödeläggelse.

Egentliga orsaken, hvarföre Utskottet icke tillstyrkt motionen, torde vara Utskottets resonnement derom, att den åtgärd, jag föreslagit, skulle blifva för dyr för staten. Det finnes omkring 12,000 tunnland flygsandsfält i riket, och efter ett pris af 34 kronor tunnlandet, såsom Utskottet antagit, skulle för inlösen af samtliga dessa

*Angående
flygsands-
fältens ex-
proprierande.
(Forts.)*

*Angående
flygsands-
fältens ex-
proprierande.*
(Forts.)

flygsandsfält erfordras ett belopp af 413,000 kronor. Ja! mine herrar, men det går icke an att räkna på detta sätt. Först och främst vill jag upplysa, att under år 1862 exproprierades inom Kristianstads län 40 tunnland sådan sandjord till en fyrplats och därför bestämde expropriationsnämnden priset till 25 kronor för tunnlandet, ehuru det område, som exproprierades, var nästan den bästa delen af hela fältet. Jag föreställer mig att en expropriationsnämnd icke kan värdera sådana flygsandsfält till högre pris än omkring 10 kronor per tunnland. Således skulle inlösen af alla Sveriges flygsandsfält komma att kosta omkring 120,000 kronor, ett belopp vida mindre än Utskottet antagit.

Så är det äfven en annan sak, som man kan härvid taga i betraktande. Vid sistlidne års landsting i Kristianstads län beslutades enhälligt att: "I anledning af ett utaf Ola Larson väckt förslag om åtgärd för återbekommande af länets i Kongl. Statskontoret insatta skogsplanteringskassa, har landstinget — enär af statsrevisionens berättelse för år 1870 och 1871 inhemtas att i statens räkenskaper finnes bokförd en fond, benämnd Kristianstads läns flygsands-planteringsfond, uppgående till 74,515 kronor 15 öre, och länet för plantering å sina på sydöstra kusten varande flygsandsfält vore i behof af alla medel, som kunde anskaffas, men landstinget icke vore i tillfälle att utreda huru med berörda fond sig förhölle — beslutit att i underdånig skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta utreda frågan om eganderätten till samma fond samt, i fall laga hinder icke mötte, ställa medlen till landstingets disposition, att användas för plantering å flygsandsfälten. Häraf synes att staten bör hafva ett slags skyldighet att göra någon uppoffring för att stäfja en så skadlig och olycksbringande sak. Och då nämnda summa nu med 5 procent ränta uppgår till öfver 90,000 kronor, anser jag allt skäl att påpeka saken och yrkar därför afslag å Utskottets utlåtande och bifall till min motion.

Herr Ivar Månsson: Både jag och Utskottet samt förmodligen många andra inom Kammaren erkänna riktig motionens goda syfte, nemligen att göra ofruktbara trakter inom vårt land fruktbara. Motionären har alldeles rätt uti och har äfven i sin motion tydligt visat nödvändigheten af att göra dessa fält fruktbara. Motionen har också den vackra sidan, att dermed afses, efter hvad motionären säger, att få ett band lagdt på personer, som endast mot ett högt pris vilja afstå sina jordar till staten. Den medför äfven en annan fördel, nemligen den, att frågan härigenom blir observerad och att vederbörandes uppmärksamhet å densamma fästes; ty enligt min tanke är största orsaken till, att dessa fält numera ligga så öde, att söka uti den omständigheten, att vederbörande härvidlag för litet uppfyllt sina skyldigheter. Utskottet skulle nog äfven sökt tillstyrka bifall till motionen, om man icke alltför mycket sväfvat i ovisshet om hvad Riksdagen i detta fall hade att göra eller icke göra. Det finnes nemligen, såsom af motiveringen synes, redan en författning af år 1866, hvilken motionären naturligtvis åsyftar, hvarigenom Konungens Befallningshafvande eger rätt att, der han så för godt finner, exproprierar sådana fält.

Nu hafva inbyggarna i detta område, som motionären hufvudsakligen åsyftar, aldrig gjort någon framställning om exproprierande för statens räkning af dessa fält. Under sådana omständigheter vore det måhända icke riktigt välbetänkt, om Andra Kammaren beslutade en skrivelse i detta ämne, då, såsom jag nyss nämnde, ortens befolkning icke direkt vändt sig vare sig till Konungens Befallningshafvande eller Kongl. Maj:t. Men då förhållandet är sådant, som motionären påpekat och hvilket han genom handlingar bevisat, borde antingen Konungens Befallningshafvande sjelfmant eller ock ortens befolkning hafva ingått med en anhållan om att dessa trakter måtte exproprieras. Sådant har emellertid icke skett, och det är denna åtgärd som jag anser borde hafva vidtagits, innan Riksdagen ingår till Kongl. Maj:t med en skrivelse i detta afseende. Efter det att Kongl. Maj:t då sagt, att något på detta sätt icke kunde åt saken vidgöras, först då anser jag, att Riksdagen kan vidtaga någon åtgärd uti ifrågavarande afseende.

*Angående
flygsands-
fältens ex-
proprierande.
(Forts.)*

Motionen har ett vidt omfattande syftemål, nemligen det, att alla flygsandsfält i riket skola exproprieras. Något sådant kunna vi väl icke stadga, då vi nemligen icke kunna veta, huru det skulle komma att slå sig ut i hvarje särskildt fall.

Bäst synes mig vara, att det tillgår på det sätt, att antingen Konungens Befallningshafvande tager initiativet till sådana åtgärder, eller ock att ortens befolkning vänder sig till Kongl. Maj:t med en ansökan och derigenom bringar frågan å bane.

På dessa och i Utskottets betänkande i öfrigt anförda skäl anhåller jag om bifall till Utskottets förslag.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad och propositioner gifvits enligt de gjorda yrkandena, biföll Kammaren Utskottets hemställan.

§ 8.

Föredrogs Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 12 (i samlingen N:o 37), i anledning af erhållen återremiss å Utskottets utlåtande N:o 4, angående väckt motion om förändring af stadgandena rörande nämndemans rätt till ersättning.

*Angående
nämndemans
ersättning.*

Utskottet som i sitt nyss omförmälda utlåtande N:o 4 afstyrkt bifall till berörda, af Herr *Sven Magnusson* inom Andra Kammaren afgifna, motion (N:o 24), hade, i anledning af återremissen uti nu förevarande utlåtande gjort den hemställan,

att Riksdagen ville genom underdånig skrivelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes låta vidtaga den förändring i Kongl. kungörelserna af den 17 September 1851 och den 30 December 1863, att nämndemän, som biträda vid ting, vare sig lagtima eller urtima, då rätten är sammankallad för ransakning med häktad person eller eljest på grund af stadgandet i 4 kap. 1 § Rättegångsbalken, måtte berättigas att för sin inställelse af allmänna medel, enligt gällande resereglemente, erhålla dagtraktamente och skjutserättning.

Angående
nämndemans
ersättning.
(Forts.)

Efter uppläsning af detta förslag, lemnades ordet på begäran till

Herr Bergius, som anförde: I det utlåtande Utskottet förut afgifvit rörande denna fråga, hade Utskottet afstyrkt motionen. Detta utlåtande blef af Kammaren återremitteradt med 81 röster mot 79 hvilka senare ville bifalla Utskottets förslag. Nu har Utskottet till följd af denna återremiss framlagt det förslag, som nyss är uppläst, men detta har icke skett derföre att Utskottets ledamöter ändrat sin åsigt beträffande sjelfva saken, utan voro alla, då ärendet ånyo förekom inom Utskottet, fortfarande af den åsigten, att motionen icke borde bifallas. Jag vill nu icke uppehålla Kammaren med att upprepa alla de skäl, som förra gången då ärendet förevar anfördes för afslag å motionen, utan får med hänvisning till dem och då förslaget, i händelse det blir Kammarens beslut, helt säkert kommer att medföra betydliga kostnader för statsverket utan att, efter hvad jag tror, höja nämndemansinstitutionen, yrka afslag å Utskottets betänkande.

Herr Löwenhjelm: Den urgamla nämndemansinstitutionen har alltid synts mig vara af synnerligt värde, och jag skulle derföre på det högsta beklaga, om den lemnades ur sigte vid en förestående reorganisation af våra underdomstolar på landet. Det är dock icke derför min åsigt att ledamöterna af nämnden, hvilka utöfva ett hedrande medborgerligt förtroendeuppdrag, skola vara aflönade som andra tjänstemän, utan det anser jag, i likhet med åtskilliga andra talare, endast skulle lända till att förrycka institutionen. Men på samma gång anser jag billigheten kräfva, att icke den ena ledamoten af nämnden blir betungad med större utgifter i och för urtima ting och öfriga sammanträden än den andra. Nu råder emellertid en ganska väsentlig olikhet i detta hänseende, ity att under det nämndemän som bo i närheten af tingsstället få vidkännas ganska ringa utgifter för beivrande af urtima ting och andra extra sammanträden, så blir det ganska betungande för de nämndemän som till tingsstället hafva 4 å 5 mils väg, i synnerhet der antalet urtima ting uppgår till något högre siffra, ibland måhända 10 eller 12 om året, ty sådant kan inträffa. Visserligen tror jag icke att ett sådant medgifvande af ersättning, som Utskottet här föreslagit, skulle verka derhän, att dessa befattningar skulle blifva mera eftersökta än nu, men det skulle efter all sannolikhet hafva till påföljd, att de som blifvit till nämndemän utsedde, icke skulle så ofta som nu är förhållandet undandraga sig att bibehålla befattningen utöfver den i lagen i sådant afseende stadgade kortaste tiden, två år; och det anser jag vara en omständighet af sådan vikt, att jag på grund deraf finner mig böra yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Johannes Larsson i Blekan: Då den föreliggande frågan betraktas från den ståndpunkt, på hvilken den för närvarande befinner sig, anser jag densamma vara sådan, att det syftemål, som med för-

slaget afses, skall mera aflägsnas, än ett närmande till målet kan anses ske. Motionären har föreslagit "att Riksdagen genom underdånig skrifvelse anhåller, det Kongl. Maj:t täcktes låta vidtaga den förändring i Kongl. kungörelserna den 17 September 1851 och 30 December 1863, att nämndemän, som biträda vid extra tingssammanträden i brottmål, må, ehvar än dessa sammanträden hållas, berättigas af allmänna medel erhålla dagtraktamente och skjutsersättning, enligt gällande resereglemente, för vägen från sina hemvist till stället der sammanträdet hålles", och detta förslag har Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskott bifallit. Men jag kan icke lemna ur sigte åtskilliga omständigheter, som kunna inträffa till följd af ett tillstyrkande af den underdåniga skrifvelsen. Ingen lär väl kunna bestrida, att Kongl. Maj:ts tid förut är så upptagen, att Kongl. Maj:t sannolikt icke torde komma att egnå någon synnerlig uppmärksamhet åt sådana små frågor, som den förevarande, utan att skrifvelsen följaktligen kommer att läggas å sido.

Min uppfattning af saken är den, att hvar och en som vill framkomma med en motion i samma syfte som den af den ärade motionären väckta, han bör göra hemställan till Riksdagen om att Riksdagen *för sin del* fattar beslut, att nämndemän skola åtnjuta ersättning för biträde vid extra sammanträden för ransakning med häktad person. Jag är öfvertygad derom, att om Riksdagen bestämdt uttalar sig i detta syfte, Kongl. Maj:t icke skall underlåta att egnå frågan den uppmärksamhet, som den må förtjena. Deremot, i fall den af Utskottet nu tillstyrkta skrifvelsen skulle ingå till Kongl. Maj:t, lära väl många år förflyta innan förslaget kan vinna sin lösning, och under tiden skall hvarje nytt förslag i denna rigtning mötas af den underättelsen, att Riksdagen redan ingått till Kongl. Maj:t med skrifvelse i enahanda syfte.

Af dessa skäl vågar jag yrka afslag å Utskottets hemställan.

Herr Carl Ericson: Jag vill endast fästa uppmärksamheten på att vid 1873 — 1874 årens riksdagar förekommo motioner i denna Kammare rörande samma ämne som det nu förevarande, samt att, derest dessa motioner blifvit antagna, sådant skulle hafva ledt derhän, att nämndemännen numera icke varit kommunens förtroendemän, utan statens tjenstemän. Om man nu antog Utskottets föreliggande förslag, hvilket visserligen icke är ett uttryck af Utskottets åsigtter i ämnet, enär förslaget framkommit blott på grund af frågans återremitterande till Utskottet, så skulle dermed ett steg vara taget till att förklara nämndemännen berättigade till ersättning för alla slags tjensteförrättningar. Men då nämndemansbefattningen är kommunens *vigtigaste förtroendeuppdrag*, så skulle sådant föranleda till orättvisa mot andra förtroendemän inom kommunen, såsom t. ex. ordförandena i kommunalstämman och kommunalnämnden, hvilka icke åtnjuta någon i lag bestämd ersättning, äfven om medgifvas måste, att desse senares verksamhet omfattar ärenden af jemförelsevis mindre vikt, nemligen

*Angående
nämndemans
ersättning.
(Forts.)*

Angående
nämndemans
ersättning.
(Forts.)

blott hushållningsmål, än dem, med hvilka nämndemännen inom tingslaget ega att taga befattning.

Det är således endast af den anledning, att jag befarar att genom bifall till Utskottets förslag steget skulle tagas till att förvandla nämndemännen till statens tjänstemän, som jag yrkar afslag å Utskottets ifrågavarande hemställan.

Herr Sven Nilsson i Efveröd: Att döma af de upplysningar, som här blifvit meddelade, finner man att helt olika förhållanden ega rum å de olika orterna inom landet. I min hemort anses det visserligen för ett mycket stort och viktigt uppdrag att vara nämndeman; men med detta viktiga uppdrag medfölja också många utgifter hvilka vålla att befattningen blir, allt mer och mer, mindre eftersträfvansvärd af dertill lämpliga personer, hvarigenom nämndemansinstitutionen börjat förlora det anseende den från forna dagar innehaft. En jemförelse med kommunens öfrige förtroendemän, t. ex. ordföranden i kommunalstämman och i kommunalnämnden, är här ej lämplig, ty dessa äro befriade från åtskilliga uppoffringar, särdeles utom hemmet, som nu åligga nämndemännen.

Då således nämndemansbefattningen i allmänhet betraktas såsom ett svårt onus, så vill det synas som om det minsta vi borde göra för att bereda någon lindring deri, vore att förskaffa nämndemannen ersättning åtminstone för de resor, han i och för sin befattning måste företaga, och som i de flesta fall äro kontanta utgifter, resan till och från förrättningsstället.

Jag befarar nemligen att, derest man fortfar på sätt som nu sker, eller att låta nämndemännen företaga dem hittills åliggande förrättningar och resor, som få utgöras utan ersättning, detta skall ännu mera leda till att nedsätta nämndemansinstitutionens anseende och göra denna befattning föga eftersträfvansvärd af duglige män, hvarigenom man sannolikt i en ej aflägsen framtid skall komma att finna denna af landets inbyggare högt värderade institution på en sådan belägenhet, som man helt visst icke skulle önska.

Jag yrkar således bifall till Utskottets hemställan.

Med Herr Sven Nilsson instämde Herrar *Sjö* och *Lind*.

Grefve Sparre: Ehvad åsigt man än må hysa i sak angående det billiga uti att nämndemännen tillerkännas den rätt till ersättning, hvarom här är fråga, så kan jag dock icke bifalla Utskottets förslag. Detta förslag innehåller nemligen: att Riksdagen genom underdånig skrifvelse anhåller, det Kongl. Maj:t täcktes låta vidtaga den förändring i Kongl. kungörelserna af den 17 September 1851 och den 30 December 1863, att nämndemän, som biträda vid ting, vare sig lagtima eller urtima, då rätten är sammankallad för ransakning med häktad person eller eljest på grund af stadgandet i 4 kap. 1 § Rättegångsbalken, må berättigas att för sin inställelse af allmänna medel, enligt gällande resereglemente, erhålla dagtraktamente och skjutsersättning.

Nu veta vi att vid hvarje lagtima ting kan förekomma ransakning

med häktade personer. Således, om under dylikt ting, sådan ransakning förekommer, så skola nämndemännen åtnjuta ersättning, men i annat fall icke. På detta sätt skulle det kunna inträffa, att nämnden måste vara samlad under 5 à 6 dagar utan att därför erhålla någon godtgörelse, hvaremot vid ett annat ting, som endast pågått några timmar, men derunder ransakning förekommit, ersättning skall utgå. Ville man inskränka sig till det beslutet, att ersättningen skulle ega rum endast vid extra ting, på sätt motionären föreslagit, så skulle sådant låta sig göra, men ett beslut i den utsträckning, Utskottet föreslagit, är rakt omöjligt att genomföra.

Jag måste således yrka afslag å Utskottets hemställan.

Herr Torpadie: I likhet med Herr Löwenhjelm hyser jag den högsta aktning för nämndemansinstitutionen och önskar dess bibehållande, men just därför är det mig angeläget att se till, att nämndemansbefattningen icke blir mer betungande än nödigt är.

En ärad talare har nyss talat om kommunens angelägenheter och i sammanhang dermed framhållit, att man ej får ersättning för de uppdrag man inom kommunen fullgör. Detta är sant. Men lika sant är, att de flesta kommunalbestyren kunna ombesörjas i hemmet eller dess närhet.

Nämndemannen deremot får i denna sin egenskap ofta göra långa resor och blifva länge borta. Och då är det väl billigt att han får ersättning åtminstone för sjelfva resan, och min tanke är, att han borde hafva godtgörelse för *alla* tingsresor och ej blott, såsom Utskottet föreslagit, för dem, som föraledas af ransakning med häktad person.

Och ehuru jag därför helst sett, att Utskottet gått längre än det gjort, och oakadt jag icke blundar för den af Grefve Sparre uttalade betänkligheten, yrkar jag ej afslag, utan bifall till Utskottets hemställan.

Herr Sven Magnusson: Då jag ej kan finna att Utskottet i denna fråga gått längre än jag med min motion afser, inskränker jag mig till att yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Löwenhjelm: Jag vill endast med anledning af Grefve Sparres yttrande nämna, att Utskottets förslag afser att tillerkänna nämndemännen rätt till ersättning för inställelse vid *lagtima* ting, endast för den händelse att, sedan den egentliga rättegångstimman är förbi och rättens ledamöter i följd deraf lemnat tingstaden, rätten före tingets avslutande ånyo sammankallas till ett *extra* sammanträde i och för ransakning med häktad person. Och enligt hvad mig synes, kan af betänkandet icke framgå, det meningen vore att tillerkänna nämnden ersättning jemväl för inställelsen vid tingstaden under sjelfva rättegångsdagarne, äfven om på någon af dessa dagar ransakning med häktad person skulle förekomma.

Herr Per Nilsson i Espö: Herr Talman! Då jag ej vill onö-

Angående
nämndemans
ersättning.
(Forts.)

digttvis upptaga Kammarens tid, inskränker jag mig till att yrka afslag å betänkandet.

Herr Ivar Månsson: Då jag tyckt mig finna, att motionärens syfte endast är att bereda nämndemän rätt till ersättning för inställelsen vid *extra* tingssammanträden i brottmål, synes det mig som om Utskottet på sätt och vis gått längre än motionären. Utskottet föreslår nemligen, att sådan ersättning skulle utgå såväl vid urtima som lagtima ting, då rätten är sammankallad för ransakning med häktad person.

Jag hemställer derföre, att Kammarerna ville bifalla Utskottets förslag med den förändring, att uti betänkandets kläm, i stället för orden "som biträda vid ting, vare sig lagtima eller urtima" sattes orden: som biträda vid urtima ting. Och får jag hos Herr Grefven och Talmannen anhålla om proposition på detta mitt yrkande.

Herr Åke Andersson: Då jag till följd af en genom förkyllning uppkommen heshet är urständsat att uttrycka mig så, att mitt yttrande kan höras af Kammarens herrar ledamöter, vill jag inskränka mig till att yrka bifall, till den af Herr Ivar Månsson föreslagna förändringen af Utskottets förslag.

Herr Berg: Jag ber att få fästa Kammarens uppmärksamhet på att genom den föreslagna redaktionsförändringen det missförhållandet skulle uppkomma, att nämnden väl finge ersättning vid urtima ting, men ej vid *extra* sammanträden under det lagtima tinget. Jag förmodar dock att de ledamöter af Utskottet, som gifvit anledning till att Utskottet i stället för det i motionen förekommande uttrycket: "*extra* tingssammanträden i brottmål" begagnat uttrycket: "då rätten är sammankallad för ransakning med häktad person", med detta uttryck afsett äfven *extra* rättegångsdagar under det lagtima tinget.

Likväl och då jag i likhet med Grefve Sparre anser Utskottets förslag, sådant det nu föreligger, vara dels otydligt dels mera omfattande än med motionen afsetts, samt jag icke heller finner att den anmärkta olägenheten genom den af Herr Ivar Månsson föreslagna redaktionsförändringen undanrödjes, yrkar jag afslag å betänkandet.

Grefve Sparre: Då jag befinner mig i den kategorien att ofta nog pröfva insända reseräkningar för att bestämma den reseersättning, hvarpå nämnde- eller tjänstemän göra anspråk, har denna omständighet gjort, att jag fäst särskild uppmärksamhet vid detta Utskottets förslag. Här säges: "att nämndemän, som biträda vid ting, vare sig lagtima eller urtima, då rätten är sammankallad för ransakning med häktad person" etc. skola njuta ersättning. När nu en nämndeman inkommer med en sådan reseräkning, bör han styrka, att det ifrågasvarande sammanträdet hållits *enkom* för ransakning med häktad person? Antag att häradshöfding sammankallat nämnden, dels för domlösen, dels för att dervid hålla ransakning -- vi veta alla hvad dermed menas -- är nämndeman då berättigad till ersättning, eller skall han

behöfva visa, att det sammanträde, för hvilket han begär ersättning, varit utsatt enkom för ransakning med häktad person. Jag tror redan på grund häraf, och då detta stadgande derjemte, på sätt jag förut sökt visa, i sig själf är orimligt, att det icke kan antagas.

Jag vill icke bestrida att nämndemännen kunna hafva anspråk på ersättning för det besvär, deras befattning medför; men deras besvär vid urtima ting är dock jemförelsevis obetydligt. Jag anser också verkligen hela saken bra obetydlig; men skall en bestämmelse i den ifrågasatta syftningen antagas, bör den åtminstone bättre formuleras. Herr Ivar Månsson har visserligen genom att utesluta ett par ord i förslaget åstadkommit någon förbättring deri, men ganska stora svårigheter kvarstå dock. Jag får fortfarande yrka afslag på Utskottets förslag.

Herr Lyth: Jag skall bedja att få mot en här yttrad anmärkning, att det vore svårt för nämndemännen att skaffa intyg om huruvida ting vore hållet i och för ransakning med häktad person eller icke, erinra, att det synes mig ganska lätt att erhålla ett sådant intyg af domaren, som väl bäst bör känna orsaken till tingets hållande. För öfrigt vill jag nämna, att missförhållandet för det närvarande är så stort och missnöjet i följd häraf på många ställen så allmänt — synnerligast deröfver att en del af nämndemännen erhålla ersättning för resor till urtima ting, men andra icke — att det synes vara allt skäl att rättelse uti ifrågavarande hänseende med det första kommer att ega rum. Jag tror äfven att Utskottets förslag är sådant, att det kan antagas, synnerligast som flere talare, hvilka böra väl förstå denna sak, yttrat sig för detsamma, hvadan jag instämmer med dem, som yrka framgång åt motionen jemväl på det sätt Utskottet föreslagit.

Herr Ola Andersson i Nordanå: Jag skall blott bedja att i korthet få uttala mina sympatier för denna motion, den må nu bifallas eller icke. Jag vågar dock icke framställa något bestämdt yrkande, emedan jag icke är alldeles öfvertygad om att den föreslagna ändringen är riktig; men jag tror icke, att det är rätt att blott och bart därför, att nämndemännen innehafva ett kommunens förtroendeuppdrag, af dem fordra stora uppoffringar. Jag vill blott erinra, att vi ju ganska gerna taga mot ersättning för det viktiga uppdrag, vi här utöfva, och de finnas till och med, som fordra och erhålla ersättning åt de vikarier, som under riksdagarne sköta deras tjänster, en ersättning, som jag, i förbigående sagdt, icke vet på hvad riksdagsbeslut den grundar sig. I allmänhet anser jag, att de, hvilka få sig anförtrödda sådana uppdrag, med hvilka uppoffringar äro förenade, äfven böra erhålla ersättning.

Jag har, som sagdt, härmed endast velat uttala mina sympatier för motionen och min förhoppning, att den måtte återkomma, och då helst i ett större omfång.

Herr Sven Andersson i Plöninge: Jag begärde ordet blott för att tillkännagifva att jag instämmer i det af Herr Ivar Månsson nyss afgifna yttrande.

*Angående
nämndemans
ersättning.
(Forts.)*

Angående
nämndemans
ersättning.
(Forts.)

Öfverläggningen var slutad. Derunder hade yrkats dels bifall till Utskottets hemställan i oförändradt skick, dels att det förslag måtte antagas, som Herr Ivar Månsson framställt, dels ock slutligen afslag. Efter upptagande af dessa yrkanden och i enlighet dermed gifna propositioner, förklarade Herr Talmannen sig anse röstöfvervigt förefinnas för den förstnämnda meningen. Votering blef begärd, och företogs, sedan till kontraposition antagits yrkandet på afslag, enligt en nu uppsatt och af Kammaren godkänd så lydande voteringsproposition:

Den, som bifaller hvad Tredje Tillfälliga Utskottet hemställt i utlåtandet N:o 12, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren afslagit Utskottets hemställan.

Omröstningen visade 45 ja mot 72 nej; i följd hvaraf Kammaren fattat belut i öfverensstämmelse med nej-propositionen.

§ 9.

Herr *A. A. Rutensköld* anmäldes hafva återkallat sin på Kammarens bord hvilande anhållan om ledighet från riksdagsgöromålen; och skulle i anledning deraf samma anhållan från föredragningslistan afföras.

§ 10.

Anmäldes och bordlades följande inkomna ärenden:

Stats-Utskottets memorial N:o 64, i anledning af erhållen återremiss å en punkt af Stats-Utskottets utlåtande N:o 16, angående regleringen af utgifterna under riksstatens Andra hufvudtitel;

N:o 65, i anledning af erhållen återremiss å en punkt af Stats-Utskottets utlåtande N:o 20, angående regleringen af utgifterna under riksstatens Sjetta hufvudtitel;

N:o 66, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i afseende å Stats-Utskottets utlåtande N:o 54, angående ny lönestat för Statskontoret;

Samma Utskotts utlåtande N:o 67, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående pensionsrätt för statens landtbruksingenjörer, visse resande undervisare samt fiskeritjenstemännen;

Bevillnings-Utskottets betänkande N:o 5, angående dels förändring i vilkoren för tidningars och tidskrifters postbefordran, dels ock åtskilliga andra postväsendet rörande frågor;

Samma Utskotts utlåtande N:o 6, i anledning af dels återremiss af åtskilliga punkter, dels Kamrarnes skiljaktiga beslut i vissa delar af Utskottets betänkande N:o 3, angående stämpelpappersafgiften;

Lag-Utskottets betänkande N:o 34, i anledning af återremiss utaf Utskottets utlåtande N:o 20, angående väckt motion med förslag till författning rörande inteckning i jernväg, kanal eller annan dermed jemförlig anläggning;

Samma Utskotts utlåtande N:o 35, i anledning af väckt förslag om förändrad lydelse af 60 § sjölagen;

Första Kammarens protokollsutdrag N:o 156, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Första Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 7, i anledning af Herr Wallenbergs motion i fråga om ändring af konkurslagen; samt

Andra Kammarens Första Tillfälliga Utskotts betänkande N:o 7, (i samlingen N:o 38), med anledning af Herr J. E. Åkeson Lundegårds motion om ändring i Kongl. kungörelsen den 16 Juni 1875 i fråga om årsafgifterna vid högre skolor för qvinlig ungdom.

Dessa ärenden skulle uppföras främst å föredragningslistan för nästa sammanträde.

§ 11.

Herr *Jan Magnusson* hade anhållit om 14 dagars ledighet från riksdagsgörömlen, räknadt från och med den 8 instundande Maj.

Denna af Herr Talmannen nu anmälda framställning blef på begäran bordlagd.

§ 12.

Upplästes två så lydande sjukbetyg:

Att ledamoten af Riksdagens Andra Kammare *E. Thomasson*, som lider af gulsot, är tills vidare förhindrad att deltaga i riksdagsgörömlen, intygas på aflagd embetsed.

Stockholm den 25 April 1876.

E. Ödmansson,
Med. D:r.

Att Ledamoten af Riksdagens Andra Kammare Konsul Ludvig Peyron, är sjuk i rheumatism och oförmögen att lemna sina rum; det varder härmedelst intygadt.

Stockholm den 27 April 1876.

Conr. Hahn,
Med. Dokt., Chir. Mag.

Kammarens ledamöter åtskildes kl. 11 e. m.

In fidem
Gust. Westdahl.

RÄTTELSE

Andra Kammarens protokoll N:o 43.

Sid. 16, rad. 3 nedifr. *står:* militärisk
läs: nihilistisk