

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1889. Första Kammaren. N:o 31.

Lördagen den 27 April, f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollet för den 20 i denna månad.

Anmälades och bordlades lagutskottets utlåtanden:

n:o 49, i anledning af Första Kammarens återremiss af utskottets utlåtande n:o 35, öfver Kongl. Maj:ts proposition angående skyldighet för enskilde att fullgöra requisitioner för krigsbehof samt att till krigsbruk afstå hästar och fordon; samt

n:o 50, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om framläggande af förslag rörande fideikommissinstitutionens upphörande.

Föredrogs å nyo och hänvisades till statsutskottet Kongl. Maj:ts under gårdagen bordlagda nådiga proposition till Riksdagen angående de i fråga om förvärfvande af mark för utvidgning af renbetesfjellen i Jemtlands län meddelade bestämmelser.

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran följande, nästlidne dag bordlagda ärenden, nemligen: statsutskottets utlåtanden n:is 61—66 samt lagutskottets memorial n:o 47 och utlåtande n:o 48.

Föredrogs å nyo särskilda utskottets den 12 och 13 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 1, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition med förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet samt afgifna motioner i ämnet.

Herr Sjöcrona, som på begäran erhöll ordet, yttrade: I afseende å föredragningen af detta betänkande tillåter jag mig vördsamst hemställa:

*Första Kammarens Prot. 1889. N:o 31.*

att utskottets betänkande må punktvis och det i första punkten tillstyrkta lagförslaget paragrafvis föredragas, med iakttagande

*dels* att af nämnda lagförslag först föredrages 6 § hvarje punkt för sig,

derefter inledningen till 59 § eller orden "vägskatten utgår efter vägfyrk med iakttagande deraf",

sedan återstående delen af samma paragraf hvarje punkt för sig;

derefter 60 §,

derefter 1—4 §§ samt I kapitlets öfverskrift,

derefter 5 och 82 §§ samtidigt, 7—35 §§ samt II kapitlets öfverskrift,

derefter 36—45 §§ samt III kapitlets öfverskrift,

derefter 46—51 §§ samt IV kapitlets öfverskrift,

derefter 52—56 §§,

sedan 58 § och derefter 57, 61, 62, 63 och 64 §§ samt V kapitlets öfverskrift,

derefter återstående paragrafer samt hvarje kapitels öfverskrift först sedan dertill hörande paragrafer blifvit behandlade;

*dels* att, sedan lagförslaget blifvit genomgånget, detsammans titel och derefter utskottets hemställan om förslagets antagande må blifva föredragna;

*dels och* att utskottet, för den händelse lagförslaget skulle i vissa delar komma att af den ena eller andra kammaren återförvisas, må lemnas öppen rätt att, vid ärendets förnyade behandling, i afseende å de paragrafer, hvilka må hafva blifvit med eller utan ändring godkända, föreslå sådana jemkningar, som af ifrågasatta förändringar i återförvisade delar kunna föranledas.

Denna hemställan bifölls.

Herr grefven och talmannen tillkännagaf, att herr statsrådet *von Krusenstjerna* anmält, det han af illamående vore hindrad deltaga i kammarens förhandlingar denna dag.

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*

*1 punkten.*

*Utskottets förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*

6 §.

*Inledningen och mom. a).*

Herr Stråle: Allmänt är man nog ense derom, att gällande lagbestämmelser angående väghållningsbesvärets bestridande på landet, uppkomna under en tid, då jorden snart sagdt var enda föremålet för beskattning, tarfva förändring, och lika allmänt torde man vara ense derom, att denna förändring bör afse kontanta bi-

drag från vissa andra beskattningsföremål, hvaremot den egentliga väglagningen fortfarande bör utgöras af jordbruket.

Dessa åsikter vunno uttryck i Riksdagens skrifvelse den 14 maj 1876, till hvilken jag efter min förmåga bidragit. Uti denna skrifvelse anhöll Riksdagen om en utredning i hvad mån och på hvad sätt deltagande i vägunderhållet på landet kunde åläggas bruk, fabriker, qvarnar, sågar, allmänna skogar eller annan fast egendom, som hittills varit från väghållningsbesväret undantagen, äfvensom grufvor samt med fastighet förenad industriel rörelse, och jag måste säga, att jag står kvar på samma punkt, som i Riksdagens skrifvelse antyddes.

Under frågans vidare behandling, så väl inom komitén som hos Kongl. Maj:t och slutligen hos särskilda utskottet, hafva åtskilliga försök gjorts att, utöfver de i Riksdagens skrifvelse omförmälda, finna andra beskattningsföremål, och jag undrar icke mycket derpå, ty sannolikt är, att den vägskatt, som efter dessa förslag skulle utgå, kommer att på åtskilliga ställen blifva drygare, än hvad kanske en och annan nu föreställer sig. Min öfvertygelse är nemligen den, att man må bestämma beskattningsföremålen huru som helst, så kan man dock icke lösa frågan så, att jordbruket erhåller en skälig lindring, utan att på samma gång kasta en ny, mycket stor tunga på andra beskattningsföremål, så vida nemligen icke staten kommer emellan i viss mån, dervid jag dock tillåter mig uttrycka den förhoppning, att detta bidrag från statens sida, som måste anlitas, liksom då skjutsväsendet ordnades, icke måtte blifva större, än omständigheterna oundgängligen fordra.

Ordnandet af väghållningsbesväret utgör otvifvelaktigt en af de mest svårlösta och ingripande frågor i samhället, företrädesvis i två hänseenden. bestämmandet af väghållningsdistrikten och bestämmandet af de nya beskattningsföremålen. Hvad distrikten vidkommer, förefinnes en sådan mångfald af olika förhållanden, att de ovilkorligen gällande lagbuden icke kunna blifva tillfredsställande öfverallt, utan böra dessa, efter mitt förmenande, vara så omfattande, att om, såsom jag hoppas, häradet blifver i principen bestämdt såsom väghållningsdistrikt, vare sig hela häradet eller underafdelningar af ett härad, ensamt eller med del af annat härad, Kongl. Maj:t må ega full befogenhet att bestämma väghållningsdistrikten, så väl då de första gången bestämmas som äfven allt framgent, om förändrade förhållanden dertill föranleda. Af synnerlig vikt är, att, då beskattningen ålägges de nya föremålen, man tillser att tungan blifver så billig och rättvis som möjligt; ty hvad beslut nu än i det hänseendet må blifva fattadt, icke lär det vara synnerligen stor förhoppning derom, att någon lindring sedermera står att vinna. Emellertid är, såsom jag nyss nämnde, min öfvertygelse, att man må bestämma beskattningsföremålen huru man vill, så, om man vill bereda jordbruket någon verklig lindring, kommer tungan på andra beskattningsföremål att blifva kanske öfverdrifvet stor, om ej någon annan utväg anlitas.

Jag vågar antaga, att häradena eller större eller mindre del deraf blifva såsom väghållningsdistrikt en gång bestämda.

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Men, mine herrar, mellan dessa distrikt komma att förefinnas ofantligt stora skiljaktigheter, så väl i fråga om vägarnes antal, vägbottnens beskaffenhet, tillgången på godt grus o. s. v., och skulle den nya vägskatten bestämmas att i alla dessa distrikt utgå till erforderligt belopp, tror jag, att man mångenstädes skulle komma in snart sagdt på omöjlighetens område. Då är vida att föredraga att, med bibehållande af de mindre distrikten, för den egentliga väglagningen låta vägskatten träffa de nya föremålen inom hela länet. Men otvifvelaktigt komma äfven der att framträda högst väsentliga skiljaktigheter, alldenstund förhållandena de olika länen emellan äro så väsentligt afvikande från hvarandra. Jag tror för min del att i detta afseende en förmedling eller utjemning öfver hela landet blir erforderlig, derest icke tungan skall på sina ställen blifva allt för stor. Denna ytterligare förmedling anser jag kunna vinnas derigenom, att man anlitar landstingsskatt. Jag antager med säkerhet, att vägskatten inom ett distrikt blir relativt mindre och i ett annat relativt betydligt större. Om det nu bestämdes, att icke uti något distrikt inom landstingsområdet, städerna undantagna, skatten skulle utgå med högre belopp än i de distrikt, hvarest förhållandena äro de mest gynsamma, så blefve, i fall brist uppstode i de distrikt, der vägskatten är högre, känningen icke så stor. Denna brist har jag tänkt mig skulle fyllas genom landstingsskatt.

Landstingsskatten träffar, som vi väl veta, alla föremål enligt andra artikelns bevillning, sålunda både kapital och inkomst af arbete. Äfven här komma dock att uppstå stora olikheter emellan de olika länen, då landstingsskatten antagligen blifver vida högre t. ex. i de norra länen, än uti andra i detta fall lyckligare lottade län. Sålunda kan man med fog säga, att det vore obilligt, om t. ex. Vesterbottens län skulle betala en *så och så* stor skatt, då det antagligen mera lyckligt lottade Nyköpings län ej betalade mer än *så och så*. Jag håller således före, att likasom vid skjutsfrågans ordnande staten måste lemna bidrag till väghållningsbesvärets fullgörande.

Äfven om min åsigt skulle anses förtjena större eller mindre afseende, lärer det dock icke vara tänkbart att vid innevarande långt framskridna riksdag kunna genom återremiss i det af mig angifna syftet vinna ett antagligt förslag, helst anmärkningar mot åtskilliga andra punkter i betänkandet icke lära uteblifva. Vid sådant förhållande finner jag ej någon annan utväg än att yrka afslag på 6 §, dervid jag dock uttalar den förhoppning, att frågan vid nästa riksdag må kunna erhålla en nöjaktig lösning.

Herr vice talmannen: Med begagnande af det tillstånd, man alltid plägar hafva att yttra sig öfver ett betänkande i dess helhet vid föredragningen af 1 § deri, tillåter jag mig att här nu uttala mina betänkligheter, äfven der de icke afse den nu föredragna punkten. Förslaget hvilat i afseende å deltagandet i vägunderhållet på två särskilda nya grundsatser, *den ena*, som rör den i mantal satta jorden ensam, eller den förändring att taxerings-

värdet i stället för mantalet skall läggas till grund för väghållningsbesväret, och *den andra*, att en mängd beskattningsföremål, hvilka förut varit helt och hållet befriade, numera till jordens lindring skulle komma att deltaga i denna tunga.

Hvilken utomordentlig förändring i sjelfva den i mantal satta jordens skyldighet, som skulle åstadkommas derigenom att väghållningsskyldigheten komme att utgå efter taxeringsvärdet i stället för efter mantalet, ådagaläggas genom de upplysningar, som i utskottets betänkande äro meddelade om maximum och minimum af taxeringsvärdet å ett helt förmedladt mantal i vissa län. Det är alldeles gifvet, att om också dessa högsta och lägsta siffror sällan förekomma, så ligga dem emellan en mängd hemman, der en stor och väsentlig omflyttning af besväret skulle komma att ega rum. En så betydligt ökad tunga i följd af en omflyttning af väghållningsbesväret kan jag dock icke neka förefaller mig oegentlig, och det skulle vara önskvärdt, om den hvilade på fasta grunder och man kunde säga att den lindring, som i sammanhang dermed erbjudes, verkligen också hade någon betydelse.

Väghållningsskyldigheten hörer utan tvifvel till de s. k. ovissa besvären, dock icke i så stor utsträckning som de besvär, hvilka äro ordnade efter de kommunala bidragen eller efter fyrk.

Det ligger, så att säga, emellan dessa besvär och det fasta onus, som ligger i grundskatternas utgörande och det åtminstone jämförelsevis fasta indelningsverkets börda.

Under sådana förhållanden kan man icke fullt skilja sig från den tanken, att väghållningsbesväret i icke ringa mån fäster sig vid den fastighet, från hvilken den utgår, och att således en väsentlig omflyttning af detta åliggande kommer att åstadkomma en rubbning af fastighetsvärdet.

Jag sade nyss, att om man skulle underkasta sig en så väsentlig förändring och medverka dertill, så borde det ske på grunder, som vore fullt tillfredsställande. I detta hänseende tror jag taxeringsvärdet icke är någon sådan, ty detta värde måste vexla, under det att en vägdelning, sedan den en gång blifvit fastställd, måste stå fast för lång tid, och äfven de beräkningar öfver kostnaderna för väghållningen, som samtidigt uppgöras, äro afsedda att gälla länge.

Genom statsmagternas åtgärder komma möjligen inom icke långt aflägsen framtid åtgärder att vidtagas, som i icke oväsentlig mån kunna inverka på fastighetsvärdena öfver hela landet, och att nu ordna ett onus, som, då det en gång blifvit bestämdt, sannolikt kommer att bestå en lång tid, att hvila på en så vacklande grund, förefaller mig högst betänkligt. Om så likväl skulle blifva förhållandet, borde man åtminstone tillse, att de lindringar, som genom andra beskattningsföremåls inträde i väghållningsskyldigheten skulle komma jordegarna till godo, åtminstone i någon mån komme alla till del. Detta är dock långt ifrån att blifva händelsen, om, såsom Kongl. Maj:t föreslagit och utskottet sedermera upp-tagit, häradet lägges till grund och enhet för väghållningsskyldigheten.

En också i utskottets betänkande meddelad upplysning visar

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

*Förslag till  
lag angående  
väghållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

hvilken utomordentlig skilnad, som finnes uti olika härad i fråga om den i mantal satta jordens och andra beskattningsföremåls deltagande i väghållet efter taxeringsvärdet. Man finner der, att uti ett län representerar jordbruksfastighet 99,0 procent och andra beskattningsföremål 1,0 procent. Om detta nu också är förhållandet i en aflägsen landsort, så är detta icke det enda stället, der ett jemförligt förhållande råder. Så finnes ett annat län, der jordbruksfastigheten representerar 93 procent och ett bråk, under det andra beskattningsföremål endast uppgå till 6,2 procent. Detta är ett förhållande, som utan tvifvel kommer på oändligt många ställen i landet och som i hela den del af landet, der jordbruket är öfvervägande, gör sig gällande. Det finnes uti vidsträckta delar af landet icke någon annan industri än en eller annan qvarn eller tegelverk och några landthandlande samt möjligen också någon enda kapitalist, ehuru desse, såsom herrarne veta, vanligen äro tunnssådde på landsbygden. Här kommer förslaget att högst ojemnt inverka på jordegendomarne inom de olika häraden, under det att den ökade tungan för de högre taxerade jordegendomarne är alldeles gifven.

I somliga härad kommer deremot den största delen af tungan att kastas öfver på de derstädes befintliga industriella inrättningarna, och äfven detta synes vara en oegentlighet.

Nu vill man kanske säga, att Riksdagen ju kan ändra den bestämelse, hvarigenom häradet blifvit satt såsom enhet för väghållningsområdet, och sätta något annat, t. ex. länet, i stället, men, om detta också är föreslaget af åtskilliga reservanter, vågar jag för min del mig icke här i kammaren in på en sådan anordning, hvilken utan tvifvel skulle medföra en genomgående förändring i afseende å hela väghållningsbestyret. Om det skulle blifva så, som en reservant tänkt sig, att bestämmandet af väghållningsdistrikten skulle öfverflyttas på Konungens befallningshafvande, visserligen med omnämmande af länet i första rummet, men med rättighet att efter väghållningsskyldiges hörande ändra distriktet, är jag mycket osäker om den grund, efter hvilken en dylik pröfning skulle komma att ske, och finner deruti icke någon riktig trygghet för, huru väghållningstungan blefve ordnad.

Till dessa mina betänkligheter kommer slutligen att de åtgärder för väghållningens ordnande, som komma att blifva en följd af förslaget, skola helt säkert blifva både besvärliga och betungande.

Den, som varit med om vägdelningar, och det har jag varit, ehuru det nu är länge sedan, vet hvilken ofantlig oro och hvilket besvär dermed äro förenade, och jag är fullkomligt öfvertygad, att ingen läst kongl. kammarkollegii yttrande i frågan, utan att få det intrycket, att kollegium haft mycket rätt uti att varna för allt för stora rubbningar i bestående vägdelningar. Det ligger nemligen i sakens natur att, om ett beslut nu fattas, hvarigenom icke endast nya beskattningsföremål införas, utan äfven sjelfva grunden förändras från mantalet till taxeringsvärdet, så blifva alla nu väghållningsskyldige berättigade att begära ny vägdelning, och dessa komma då att ungefär samtidigt börja öfver hela landet, men när de sluta, det är mycket osäkert.

Med afseende å dessa betänkligheter och med fullt erkännande af det önskvärda deruti, att en god och lycklig lösning af frågan snart måtte ske, nödgas jag dock för närvarande yrka afslag å den föredragna punkten, i hopp att under frågans fortfarande behandling, hvilken ju otvifvelaktigt icke får afstanna, ett mera tillfredsställande förslag måtte framkomma, och vill det synas mig, att erfarenheten mer än en gång visat, att under ett sådant fortsatt arbete man slutligen kommit till ett resultat, hvarigenom äfven svåra frågor blifvit lyckligt lösta.

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Friherre Klinckowström: Jag har tagit mig friheten begära ordet vid början af behandlingen af denna viktiga fråga, därför att jag önskar uttala min mening rörande förslaget i dess helhet, och jag kommer icke att ingå på någon detaljerad granskning af betänkandets olika paragrafer, emedan jag anser det vara från min ståndpunkt obehöfligt, dertill jag vid slutet af mitt yttrande skall angifva orsaken.

Såsom herrarne hafva sig bekant af handlingarna, begärde Riksdagen uti underdånig skrifvelse den 14 maj 1876 hos Kongl. Maj:t utredning och förslag till förändring af detta stora onus för den i mantal satta jorden. Kongl. Maj:t tillsatte en komité den 24 november samma år, och denna komité har, efter mitt förmenande, på ett förtjenstfullt sätt verkställt sitt svåra uppdrag och aflemnade sitt betänkande den 14 december 1880, sålunda på jämförelsevis ganska kort tid. Men hvad som deremot med skäl måste uppväcka förvåning är, att de Kongl. Maj:ts regeringar, hvilka från slutet af 1880 och till slutet af 1886 efterträdt hvarandra, ej lyckats erhålla vederbörande myndigheters yttranden i frågan förr än efter den grundliga tiden af öfver sex år. Detta har förseut denna viktiga fråga till den grad, att, såsom herrarne hafva sig bekant, det var först vid januari-riksdagen 1887, som den dåvarande regeringen för Riksdagen framlade proposition om vägunderhållets reglerande, men på samma gång undandrog Riksdagen hvarje möjlighet att diskutera frågan och fatta beslut, enär denna Riksdag, som bekant, på tullpolitiska skäl af regeringen kort efteråt upplöstes. Då Riksdagen åter sammanträdde i maj, kom denna fråga icke fram, utan det är först denna regering, som vi hafva att tacka för, att den icke blott framlagt frågan i det skick, att den af Riksdagen kan behandlas, utan äfven gifvit Riksdagen tid dertill.

Hvad sjelfva frågan beträffar, anser jag att de fördelar, som man afser att bereda den af det ifrågavarande onus hårdt tryckta, i mantal satta jorden, äro så stora, att jag endast därför skulle vilja med min röst bidraga till förslaget antagande.

Det är egentligen uti två hänseenden, som lättnader äro beredda den i mantal satta jorden och en rättvisare behandling, än hvad som hittills kommit densamma till del. Det är nemligen först med afseende derpå, att i stället för att vägunderhållet hittills har tryckt jorden på hvarje mantal lika, kommer det hädanefter

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

att fördelas på ett vida rättvisare sätt, sålunda nemligen att det kommer att bestännas efter taxeringsvärdet.

De väghållningsskyldiga förmedlade mantalen äro enligt komiténs och sålunda utskottets uppgifter 66,089, och deras totala taxeringsvärde 1,804,169,764 kronor. Dessa hemman underhålla årligen 4,968 mil sommarväg för en kostnad af 5,533,108 kronor samt 4,805 mil vinterväg för en motsvarande kostnad af 1,655,207 kronor, eller tillsammans 7,188,315 kronor.

Jag har här hört yttras, att denna kostnad skulle hafva blifvit af komitén väl högt beräknad, men med den erfarenhet, jag har rörande min väglott, och de stora kostnader, som för de större landsvägarne årligen drabba de underhållsskyldiga hemmanen, tror jag, att man snarare räknat för lågt än för högt.

Medeltaxeringsvärdet å ett väghållningsskyldigt hemman har uppgifvits till 27,290 kr. och den årliga medelkostnaden för ett mantal utgör för sommarväg 83,72 kronor samt för vinterväg 25,09 kronor, summa 108,77 kronor, eller 9,96 procent af årliga medelinkomsten, denna senare beräknad till 4 procent af medeltaxeringsvärdet. Jag tror, att jag här snarare räknat för högt än för lågt. Detta visar emellertid, hvilket ofantligt tryck detta onus är för den i mantal satta jorden, och huru önskligt det är, att jordegarne i detta fall erhålla lindring, derpå behöfva ej spillas många ord. Det särskilda utskottet visar på pag. 9, hvilken ofantlig orättvisa, som är förenad med det nuvarande vägunderhållet, derigenom att detsamma beräknas efter hemmantal och icke efter taxeringsvärdet. Jag vill här blott nämna några få siffror. Utskottet har framdragit många flera, men dessa torde vara nog för att visa, att här eger rum ett missförhållande, hvilket omöjligen kan längre existera.

Sålunda utgjorde maximi- och minimitaxeringsvärdet å ett förmedladt mantal i Stockholms län respektive 350,000 och 4,000 kronor, i Skaraborgs län 336,000 och 5,100 kronor, i Gefleborgs län 500,000 och 6,400 kronor samt i Elfsborgs län 220,000 och 2,800 kronor. Fastän värdena sålunda äro så betydligt olika, hafva dock hemmanen lika stora väglotter att underhålla, hvart inom sitt distrikt. Blott dessa få siffror torde ådagalägga nödvändigheten af en förändring till det bättre, och en sådan förändring har nu blifvit af Kongl. Maj:t föreslagen och Kongl. Maj:ts förslag af det särskilda utskottet behandladt.

Jag har hört sägas, och om jag ej misstager mig af den siste ärade talaren, att det vore orättvist att blott låta taxeringsvärdet vara mätare af detta onus, och från flera håll har jag hört yttras, att då man köpt ett hemman med dess då åliggande skatter, onera och besvär, kan ingen pålägga detta hemman ett högre besvär. Men denna åsigt finner jag vara i många hänseenden fullkomligt origtig.

Först och främst har man under tidernas längd fått detta vägunderhållsbesvär mer än fördubbladt mot hvad det var för längre tid tillbaka. Vi veta, att kommunikationerna hafva ökats öfver allt, både på de större och mindre vägarna, och besväret med



dessas underhåll har blifvit ett ökadt onus på den i mantal satta jorden. För öfrigt voro, då under förflutna tider många hemman köptes, icke samma bestämmelser rörande skatter och afgifter gällande, som nu finnas, nemligen efter taxeringsvärdet.

Vi veta alla, att kommunalskatterna, skatterna till kyrka och fattigvård samt skolväsendet, utgå icke efter hemmantalet utan efter taxeringsvärdet. I forna tider var det icke så, men de, som köpt sina hemman, hafva måst underkasta sig de nya bestämmelserna. Här kommer nu ett nytt onus, som skall beräknas efter samma moderna grunder. Blifver det fastställt, sker derigenom ingen orättvisa — man blott underkastar sig nya tiders kraf, det kan ej hjälpas. Hvad mig beträffar, kommer jag, i händelse denna lag blifver verklighet, att förlora icke obetydligt. Jag har ej annat än säteri och frälse i Stockholms närhet, högt taxerad i förhållande till hemmantalet, hvadan jag, i händelse förslaget kommer att antagas, deraf blir mycket lidande. Men jag underkastar mig detta villigt därför, att jag finner, att de enskilda intressena böra i alla afseenden vika för det allmänna bästa.

Jag har nu nämnt om den fördel, som skulle vinnas, derigenom att vägunderhållsbesväret blefve beräknadt efter taxeringsvärdet, i stället för efter mantalet.

En annan äfven betydlig fördel är, att, utom den i mantal satta jorden, skulle äfven åtskilliga andra beskattningsföremål hädanefters taga del i detta besvärs utgörande. Detta finner jag både rättvist och billigt.

De nya beskattningsföremålen, som skulle ifrågakomma, äro bruk, fabriker, qvarnar, sågar och allmänningsskogar med ett taxeringsvärde af 128,652,649 kronor, annan fast egendom, som hittills varit från vägunderhåll befriad, egande ett taxeringsvärde af 108,301,293 kronor, samt slutligen taxerad medelinkomst af rörelse af bruk, fabriker, qvarnar, sågar, grufvor och annan med fastighet förenad industriell rörelse, kapitaliserad å 5 procent, utgörande 386,925,200 kronor, sålunda ett kapitalvärde på de nya föremålen, som skulle deltaga i vägunderhållet, om sammanlagdt 623,879,142 kronor.

Detta kapitalvärde, jemfördt med värdet på den hittills i mantal satta jorden, som ensam burit detta onus, skulle sålunda uppgå till en fjerdedel, eller 25 procent, om dessa nya beskattningsföremål skulle draga bördan i samma proportion som hittills den i mantal satta jorden. Men som herrarne veta af betänkandet, är detta ej fallet; ty § 6, jemförd med § 59, visar, att underhållet in natura skall utgöras af all jordbruksfastighet på sätt § 7 upplyser, hvaremot alla andra nya beskattningsföremål skola utgöra vägs-katten i penningar på sätt 59, § föreskrifver, och af dessa penningar skall jordbruksfastigheten erhålla under vissa förhållanden och förutsättningar en bestämd ersättning för hvad densamma åligger att in natura fullgöra. Men så långt ifrån att jordbruket genom denna anordning blifver qvitt detta besvärliga onus, erhåller det derigenom endast en lättnad i sin börda på omkring 20 procent — bestämdt uträknadt är det ej; ty det är endast den jordbruks-

*Förslag till lag angående vägunderhållsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

fastighet, hvilken hittills varit befriad, som kommer att ingå till lika belopp med den i mantal satta jorden, medan de öfriga egenomsgrupperna komma att blott till en mindre del ingå, jag vill minnas  $\frac{1}{4}$ :del af hvad den i mantal satta jorden för närvarande är betungad med.

Det finnes en anmärkning att göra, hvilken är af ganska betydande vikt, och som efter mitt förmenande hvarken vägkomitéen eller särskilda utskottet lyckats fullt tillfredsställande utreda eller utjemna.

Det är nemligen den, att de nya vägföremålen uppträda inom olika orter af landet på så väsentligt olika sätt. Den, som inresserar sig härför, kan på pag. 7—9 i betänkandet finna, huru uti de olika häradena dessa nya beskattningsföremål stundom intaga en högst betydlig del af vägunderhållet, stundom falla ned till en obetydlighet, ända till 1 procent. Jag vill blott nämna ett par exempel. I Wallentuna härad af Stockholms län blir den i mantal satta jorden tryckt med 96,7 procent, andra beskattningsföremål deremot med 3,3 procent, i Films härad af Upsala län ställa sig dessa siffror respektive 22,9 procent och 77,1 procent. I Jönköpings län skulle deremot den i mantal satta jorden inom Vista härad tryckas med 95,1 procent och andra beskattningsföremål med blott 4,9 procent.

Annorlunda ter sig förhållandet på sid. 8 i betänkandet.

Inom Kållands härad af Skaraborgs län komma 98,2 procent på den i mantal satta jorden och endast 1,3 procent på öfriga beskattningsföremål. Nästan enahanda är förhållandet i Vestmanlands län och Tuhundra härad, der siffrorna ställa sig respektive 98,1 och 1,9. Deremot i Norrbottens län med dess stora sågverk och liknande inrättningar finna vi t. ex. den i mantal satta jorden inom Jockmocks härad tryckas till endast 9,1 procent, under det andra beskattningsföremål drabbas af 90,9 procent, eller nära 91 procent.

Det är enligt mitt förmenande icke omöjligt att kunna rättvist fördela denna börda, och detta är ett önskningsmål, som mig synes man bör eftersträfvat. Men i allt fall är denna oegentlighet icke orsak nog att derför förkasta hela lagen, ty det vore ganska bedröfligt, om så blefve händelsen.

Jag anser, att ingen lag, den må vara stiftad i den bästa mening och med den största rättvisa, kan antagas utan att anmärkningar mot lagen både kunna och böra ega rum, men derför bör icke denna lag icke antagas. Tvärt om man bör låta lagen antagas och verka i verkligheten för att se, hvilka fel den har, och då kan ju lagen i de delar, der den befinnes orättvis eller oskäligen, genom förbättringar och förändringar bringas till större fullkomlighet. Det är derför, jag på det högsta vågar förordad antagandet af detta lagförslag, äfven med dess fel och brister. Äfven jag har anmärkningar att göra mot icke så få paragrafer i betänkandet, men jag vill låta dessa falla, på det att jag icke må hafva på mitt samvete att hafva sökt undertrycka denna lag, som är både riktig, önskelig och fullt utförbar. Om man betraktar de anmärkningar,

som i reservationsväg blifvit gjorda mot lagen inom det särskilda utskottet, så synes det vid första påseendet, som om lagen vore redan utdömd genom dessa reservationers myckenhet, ty af alla åttiofem paragraferna är det nära en tredjedel eller tjugunio paragrafer, som hafva fått sig vidhängda reservationer till större eller mindre antal; men grupperar man dessa reservationer, så ställer sig frågan helt annorlunda. Jag har roat mig med att göra det och jag har dervid funnit, att elfva paragrafer bära endast hvar och en *en* reservation och nio paragrafer endast *två* reservationer och dessa äro till större delen af den mest oskyldiga beskaffenhet, vanligen innehållande förord för Kongl. Maj:ts förslag vid denna paragraf eller mindre ändringar såsom utbytande ett ord mot ett annat. Derefter komma två paragrafer, som hafva *tre* reservationer. Vidare två paragrafer med *fyra* reservationer. En med *sex* och två med *sju* reservationer. En paragraf har *nio* reservationer och slutligen en *tio*. Det är endast dessa senare paragrafer, som jag kan något litet sysselsätta mig med, emedan jag anser, att endast dessa hafva inom utskottet rönt mera bjert motstånd. Hvad § 5 beträffar, så har den visserligen icke många reservationer, men den är måhända en af de viktigaste och torde bära omarbetas och omredigeras. Den handlar om vägghållningsdistriktens omfång. Det har med skäl gjorts stora anmärkningar mot den samma och jag tror, att den skulle kunna redigeras på ett annat sätt. Redan mellan Kongl. Maj:ts och utskottets förslag var det skilnad. Somliga vilja hafva länet, andra häradet till gemensamt distrikt för vägghållningen. Sedan hafva vi § 6, hvilken omkring sig samlat sju reservanter. Den angår, hvilka som skulle deltaga i vägghållningen. § 59, som samlat nio reservanter omkring sig, afhandlar hur vägskatten bör utgå. § 60, vid hvilken finnas 10 reservanter behandlar frågan, huru kostnaderna bära fördelas; och § 62 slutligen, vid hvilken finnas sju reservanter, handlar om, huru väggkassans öfverskott skall användas. Alla dessa paragrafer äro ganska viktiga och torde bära närmare undersökas och omredigeras, men detta kan ske genom en återremiss, utan att man därför bör förkasta hela förslaget, hvilket, om jag så får säga, skulle vara att kasta ut barnet med badvattnet.

Jag har för närvarande icke mer att yttra mig om. Jag kommer icke att deltaga i diskussionen öfver de olika paragraferna, ty jag finner, att om man verkligen vill förändringen samt en lindring i detta besvär och en rättvis fördelning af detta på den i mantal satta jorden i högsta grad tryckande onus, så bör man antaga lagen och återremittera de viktigare paragraferna, mot hvilka anmärkningar kunna vinna majoritet i kammaren, men icke förkasta lagen i dess helhet, ty det vore mycket obetänksamt gjort och jag tror, att vi då få ganska länge vänta på att från regeringen åter få ett förslag, som är så antagligt som det föreliggande.

Herr Wallenius: Då nu denna svårlösta fråga föreligger till Riksdagens pröfning, så ber jag att få derom yttra några ord.

*Förslag till lag angående vägghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Som herrarne alla veta, bär den i mantal satta jorden väghållningsskyldigheten ensam. Grunden är nu hemmantalet. Den nya väglagen åter skall hvila på en annan grund, nemligen vägloten eller vägfyirken, som skall bestämmas genom taxeringsvärdet och inkomstbevillningen af de olika föremål, som skola deltaga i vägunderhållet. Den i mantal satta jorden har föreslagits att deltaga deri, så att en fyrk skall belöpa sig på hundra kronor af taxeringsvärdet; likaså all annan jordbruksfastighet, hvarför bevillning till staten utgöres, äfvensom staten tillhörig dylik jordbruksfastighet. Äfven för denna utom för statens eller menighets allmänningsskogar utgör hundra kronor en vägfyirk. Allmänningsskogar, frälseränta och annan fastighet, uppgående till minst 600 kronors taxeringsvärde, påföres en vägfyirk för hvarje 400 kronor af taxeringsvärdet. Inkomst, som uppgår till minst 1,200 kronor och hvarför bevillning till staten erlägges, deri inräknad inkomst af rörelse och kapital m. m., skall deltaga i väghållningsbesväret och påföras en vägfyirk för hvarje 20 kronor med undantag af inkomst af kanal, jernväg och annan farväg; inkomst af skeppsrederi och sjöfart; inkomst genom aflöning, arfvode och traktamente eller annan med allmän eller enskild tjänstebefattning förenad förmån, pension, årligt understöd, gratifikation, lifränta och undantagsförmån, och inkomst, som förvärfvas genom arrende af staten tillhörig jordbruksfastighet, hvilka skatteföremål alldeles befrias från vägunderhållet. Häradet skall utgöra vägdistrikt, dock kan Konungens befallningshafvande efter de väghållningsskyldiges hörande besluta, att flera härad skola sammanslås till ett distrikt och äfven att ett härad delas i flera. För hvarje vägdistrikt skall tillsättas en nämnd, som skall upptaxera väghållningskostnaderna och en vägstyrelse, bestående af ordförande, tillsatt af Konungens befallningshafvande och två ledamöter, tillsatta af väghållningsskyldige, hvilken styrelse är att anse som väghållare och som åligger förvalta vägkassan, verkställa af vederbörande rörande vägväsendet meddelade beslut samt fullgöra öfriga åtgärder, som jemlikt denna lag på styrelsen ankommer, allt enligt instruktion, som efter förslag af vägstyrelsen faställes af Konungens befallningshafvande. Allt det vägunderhåll, som hittills utgjorts af hemmantalet in natura skall delas på hemmantalsfyirk och annan jordbruksfastighetsfyirk och kommer att utgöra några öre på hvarje fyirk, men jordbruksfastigheten skall hädanefter som hittills in natura verkställa sommarvägunderhållet. Sedermera skola de nya beskattningsföremålen erlägga lika många öre på fyirk, och af denna kontanta beskattning skall bildas en vägkassa, hvarigenom åtskilliga utgifter för vägdistriktet skola bestridas. Vänder jag mig nu till det län, der jag bor och som jag har den äran att representera, nemligen Skaraborgs län, så finner jag, att sommarvägarnes underhåll går till omkring 285,000 kronor årligen enligt de tabeller, som finnas i vägkomiténs betänkande. Vintervägunderhållet går till 109,000 kronor. Delar jag nu sommarvägunderhållet på de fyrcår, — 1,350,000 fyirk omkring — som skulle utgöra detsamma, så går det till 21 öre per fyirk i rundt tal och delar jag vintervägunderhållet

på de fyrkar, — omkring 1,376,000 fyrkar — som skulle deltaga deri, så går det till 8 öre per fyrk. Nu är förhållandet det, att det tillskott, som länet får af de andra beskattningsföremålen, som skulle tillkomma, icke utgör mer än omkring 7,280 kronor. Dessa 7,280 kronor utgöra en allt för ringa hjälp åt vägunderhållet i länet, som är uppskattadt till omkring 394,000 kronor och förslå knappast till ersättning åt de hundradetals personer, som skola utgöra vägnämnder, vägstyrelser, kassaförvaltare och revisorer för de många vägdistrikt, hvaruti länet skall indelas. Med dessa 7,280 kronor på hela länet skola bildas väggassor, hvarigenom skola bestridas andra kostnader än väghållningsskyldigheten in natura. § 53 i lagen säger hvad väggassorna hafva att bestrida. Det är först:

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

förvaltningskostnad; så  
ersättning till särskilda nämnden;

ny vägdelning;

ersättning till snöploglagen enligt 70 §.

sådan ersättning, som jemlikt 14, 15 och 16 §§ kan utgå;

underhåll af ny väg, intill dess den ingått i vägdelning;

underhåll af bro, som från vägdelning undantagits, samt byg-  
gande och underhåll af färja;

anbringande och underhåll af vägvisare; och

underhåll af väg, hvarför enligt 12 § afgift till väggassan in-  
går; äfvensom

i den mån kostnaden ej utgår af statsmedel:

byggande af ny väg och bro samt omläggning af backig eller  
eljest för rörelsen obeqväm väg.

Allt detta skola väggassorna bestrida. Det är klart, att dessa 7,280 kronor för Skaraborgs län icke kunna på långt förslå till alla dessa utgifter. Allt hvad som kan åtgå utöfver dessa 7,280 kronor skall utdebiteras på alla fyrkar i de olika distrikten i länet. Således får jordbruksfastigheten en högst betydlig kontant afgift utöfver hvad den nu har in natura, ty väggassan räcker icke till att åstadkomma dessa kontanta utgifter, som nämnas i paragrafen. I det häråd, der jag har egendomar, går väghållningen för sommarvägar, enligt uppskattning, som finnes i förut åberopade vägkomitès betänkande, till 14,500 kronor. Fördelas denna kostnad på de föremål, som nu skola deltaga i underhållet, blir det 19 öre per fyrk. Dertill komma vintervägarne. Underhållet af dessa är uppskattadt till 3,840 kronor, hvilket fördeladt efter alla vägfyrkarne, skulle blifva 5 öre per fyrk. Jordbruket, som nu ensamt verkställer väghållningen, får i det härådet bära en underhållskostnad för både vinter- och sommarvägarne på tillsammans 18,340 kronor. Till hjälp får det blott något öfver 700 kronor, hvarmed skall bestridas allt, som står i 53 §. Jag är säker på, att det behöfs betydlig uttaxering. Jag tror knappt, att det räcker till den särskilda nämnden, vägstyrelsen, revisorerne och kassaförvaltaren etc. Jag medgifver, att en något rättvisare fördelning af bördan vinnes, men det jordbrukarne få af de öfriga beskattningsföremålen är högst obetydligt och jag är fullt öfvertygad, att då vägstyrel-

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

sen kommer till stånd och det icke gäller utgifter för dem sjelfva, så komma vederbörande att med lätthet genomdrifva väghållningskostnader, som blifva mycket tryckande och långt öfverstiga de nuvarande.

Väghållningsskyldige i de olika distrikten komma visserligen att få rättvisa, men en rättvisa, som kostar mångdubbelt mer än den orättvisa de nu bära. Af alla de bördor, som jordbrukarne nu hafva att bära och som från uråldriga tider tynga på dem, är i Skaraborgs län väghållningsskyldigheten icke den mest tryckande. I de delar af länet, der jag har egendomar, kännes detta besvär ej så tungt. Dertill kommer nu, att vi i detta län icke hafva snöploglag, som kontant betalas, men enligt den nya lagen skola vi förse oss med sådana för att dervid få hjälp af nya beskattningsföremål, som skola tillkomma. I det häråd, jag här förut nämnt, skulle vinterväghållningen kosta oss 3,800 kronor, och skulle vi härtill få i hjälp af dem, som icke in natura underhålla sommarvägar, något öfver 700 kronor. Nu är vinterväghållningen icke mycket att tala om, sedan de flesta gårdesgårdar blifvit nedrifna utefter vägarne. Landtbrukaren sysselsätter sig merendels med körslor om vintern och kan icke komma någon väg, så länge vägarne äro stängda af snö. Om hans tid då upptages någon gång med att skotta snö, då han icke kan verkställa sina körslor, så är detta icke så betungande, emedan det sällan förekommer. Man hör sällan, att folket beklagar sig öfver vinterväghållningen. Snöploglagen inkallas hvart femte år inför häradsrätten för att yttra sig, om de äro nöjda med vägindelningen sådan den är. Det begäres sällan någon ändring. Nu är föreslaget, att man skall betala snöploglagen. För nöjet att få en lindring af något öfver 700 kronor får man betala i nämnda häråd 3,840 kronor. Derjemte kan vägstyrelsen komma och ålägga oss kostnader genom att utan återhåll ingå på vederbörandes yrkanden på kostsamma arbeten för vägunderhållet. Grusningen af vägarne är för närvarande icke heller så betungande. Den verkställs under de tider af året, då jordbrukaren icke har så mycket annat att göra med folk och dragare. Denna grusning gör man oftast undan på några dagar, då tid och tillfälle dertill gifvas.

På grund af hvad jag nu anfört, kan jag icke vara med om att antaga denna lag. Jag är tacksam för allt, som göres af dem, hvilka arbeta på att utjemna skatterna i Sverige. Jag är tacksam för allt det arbete, som nedlägges derpå, men jag måste ovilkorligen följa den meningen att icke öka de ojemna skatter, som hvila på jordbruket, så att man får en rättvisa, som är mångdubbelt dyrare än den nuvarande orättvisan. För ordnandet af väghållningen borde icke behöfvas en apparat, bestående af tusentals personer, som sättas i rörelse. Kunde man hitta på något sätt att lätta väghållningsbördan för dem, som nu tyngst drabbas deraf, genom att få inkomster af rörelse, kapital och annan fastighet än jordbruket, ja äfven af tjänstemännens löner och annat, som nu föreslås att derifrån befrias, så skulle jag gerna vara med derom. Men att sätta i gång en så stor apparat, som föreslås för den obetydliga

hjälp, som jordbruket derigenom erhåller, vill jag icke förorda, då de beskattningsföremål, som äro afsedda att härvid hjälpa jordbruket, endast skola göra det med en fjerdedel af sin taxering emot jordbrukstaxeringen, hvarigenom en obetydlighet erhålles, som drager med sig oerhörda kostnader för väghållningen och för lång tid uppskjuter en god reform i väghållningen. Jag kommer att sluta mig till dem, som yrka afslag å denna lag.

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Herr Ekman: Jag har varit i tillfälle att redan en gång förut, då den kongl. propositionen angående ordnandet af väghållningsbesväret remitterades, yttra mig i denna fråga. Jag hade då haft ganska liten tid att sätta mig in i alla de bestämmelser, som voro upptagna i den kongl. propositionen, och jag yttrade mig vid det tillfället egentligen derom, att man genom att afhjelpa åtskilliga orättvisor på det sätt den kongl. propositionen afsåge, skulle göra sig skyldig till orättvisor på annat håll. Vid hvad jag då yttrade har jag af betänkandet funnit, att det särskilda utskottet fäst afseende, då det föreslagit, att deltagande i vägunderhållet, som fortfarande bibehålles vid jorden, skulle af andra beskattningsföremål utgöras efter en annan grund än den af Kongl. Maj:t föreslagna. Sedan jag nu varit i tillfälle att närmare granska denna fråga och jemföra den kongl. propositionen med det förslag till lag, som föreligger från det särskilda utskottet, så får jag bekänna, att utom dessa betänkligheter, hvaråt jag redan vid det förra tillfället gaf uttryck, har jag funnit många andra innefattas i lagförslaget.

Jag tror det kan vara lämpligt att i minnet återföra hvad som föranledt den skrifvelse, Riksdagen aflät i detta ämne. Det var nemligen en framställning derom, att, då väghållningsbesväret, sådant som det nu af den i mantal satta jorden utgöres, i många fall drabbar de väghållningsskyldige alltför tungt och i flera fall äfven orättvist, Riksdagen måtte besluta att i und. skrifvelsen anhänga om utredning i frågan och framställning på grund deraf till Riksdagen om sådan ändring uti gällande bestämmelser angående vägunderhållet, att lindring för jordbruket derigenom kunde åstadkommas. Det vore alldeles icke fråga om något annat än en lindring åt dem, på hvilka besväret enligt nuvarande stadganden hvilade, men sedermera har den af kongl. Maj:t tillsatta komitén tagit frågan i ompröfning i en vida större utsträckning och ansett, att tillfället kunde vara lämpligt, att samtidigt dermed ock en lindring bereddes åt jordbruket, äfven andra bestämmelser gjordes, hvarigenom en väsentlig förbättring i vägarnes beskaffenhet skulle kunna vinnas. Härigenom förklaras tillkomsten af förslaget om vägkassan, hvars inkomster icke skulle afse att i egentlig mening lindra vägunderhållet för dem, som redan utgöra detsamma, utan att i visst fall från staten öfverflytta åtskilliga utgifter, som hittills gått från statskassan, på dem, som skulle deltaga i väghållningsbesväret. Om denna lag, som nu föreligger, skulle blifva antagen, så blir följden den, att de, som utgöra väghållningen, den i mantal satta jorden, skulle utgöra precis detsamma, som de hit-

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

tills utgjort utan att erhålla den lindring, som för dem begäres. Tvärt om kunde det under vissa förhållanden inträffa, att, utom detta besvär, som de förut hafva, de kunde få vidkännas äfven en kontant uttaxering af penningar. Den enda fördelen af antagandet af denna lag skulle för de väghållningsskyldige bestå deruti, att taxeringsvärdet lades till grund för besvärets utgörande, i stället för att det för närvarande är mantalet, som ligger till grund för det-samma. Naturligen blifva sådana, som hafva lågt taxeringsvärde, belåtna med denna förändring, men de, som hafva högt taxeringsvärde, lära icke helsa den med samma välbehag. Någon lindring för jorden i dess helhet uppkommer icke. Det sker endast en omflyttning af besväret från åtskilliga, på hvilka det nu hvilat, till andra, som få det i högre grad. Men utom detta kunna jordbrukarne få sig en särskild, kontant uttaxering för anläggning af nya vägar och broar, som i första rummet skola bekostas af vägkassan. Således om jag ser frågan från jordbrukarnes synpunkt, kan jag för min del icke finna, att man vinner något genom bifall för den nu föreslagna lagen. Hvad beträffar de öfriga beskattningsföremålen, som skulle deltaga i väghållningsbesväret, så vill jag för min del icke neka, att icke dessa böra i vägunderhållet taga del efter någon grund, som kan finnas lämplig, men jag kan icke se, att det för ernående af ett sådant mål skall behövas att ställa till med en så stor apparat som den här föreslagna.

Lagen förutsätter vidare vägdelening öfver hela landet för att kunna träda i verket.

I den trakt, der jag bor, afslutades vägdeleningen för häradet för omkring 40 år sedan. Den hade då räckt i tio år och allt det trassel och de kostnader, som denna vägdelening medförde, lefva ännu i så friskt minne, att oaktadt åtskilliga förhållanden under de senast förflyttna 40 åren hafva gjort det önskligt, att flera ändringar i vägdeleningen egde rum, har man vid minnet af hvad som passerat hellre dragits med olägenheterna än utsatt sig för obehaget att få en ny vägdelening.

Det är således en icke ringa sak att fatta beslut om någonting, som skulle medföra en ny vägdelening öfver hela riket, med alla de kostnader och allt det besvär, som deraf skulle blifva en följd. Det kan ju vara möjligt, att den af jordbrukarne önskade och för jordbruket behöfliga lättnad i vägunderhållet kan vinnas, utan att vägdelening skulle behövas. Jag tror för min del, att detta kan ske, och jag föreställer mig, att det icke för ändamålet att lindra jordbrukarnes väghållningsbesvär skulle erfordras någonting annat än en uppskattning af de orättvisor, som för närvarande finnas, genom att för hvarje län eller för mindre kretsar — om man vill hafva en mindre kretsindelning för vägunderhållet — tillsätta en nämnd i och för uppskattning af de olägenheter, som nu hvilat på jorden.

Hvad sedermera vidkommer den lindring, som skulle beredas jordbruket, föreställer jag mig, att denna ganska lätt skulle kunna utgå, utan att man behöfde hafva en särskild vägkassa med dess



dyrbara förvaltning. Det låter sig nemligen ganska väl göra att, sedan de grunder blifvit bestämda, efter hvilka understödet åt jordbruket skulle lemnas, genom de kommunala myndigheterna uppbära och tillställa jordegarna det belopp, som torde dem af andra beskattningsföremål tillkomma. Jag tror således, att det är angeläget att återföra frågan till den ståndpunkt, hvarpå den befann sig, när Riksdagen aflät sin skrifvelse rörande densamma, d. v. s. man bör återföra den dertill, att man erkänner skyldigheten för andra beskattningsföremål att efter en rättvis och billig grund deltaga i den lindring i väghållningsbesväret, som bör tillkomma jordegarna. Afser man icke någonting annat än detta, och vill man icke, hvad komitén åsyftat, genom bildande af vägkassor jemväl åstadkomma en stor förbättring i beskaffenheten af våra landsvägar, hvilken ju alltid är önskvärd, ehuru nu kanske mindre än då skrifvelsen afläts, emedan våra kommunikationsanstanter mer och mer förändrat sig derhän, att så väl person- som fraktrafik besörjes med jernvägarne, så kan frågan lösas på ett mycket mer enkelt och praktiskt sätt, än som här har blifvit föreslaget.

Det är naturligt, att, med den uppfattning jag har i denna fråga och som jag nu varit i tillfälle att uttala, jag icke med min röst kan understödja det nu föreliggande förslaget, utan inskränker mig till att yrka afslag på den nu föredragna punkten, likasom jag i följd häraf äfven kommer att yrka afslag på alla de följande punkterna.

Innan jag lemna ordet ifrån mig, ber jag att få tillägga, att, beträffande behandlingen af vägkomiténs förslag i Östergötlands läns landsting, har det af landstinget uttalats den åsigt, som jag för min del gerna vill omfatta såsom en lämplig lösning af frågan, att den lindring, som bör tillkomma de vägbyggnadsskyldige, skulle kunna utgå efter samma grunder, som äro bestämda för lindring af den på jorden hvilande skjutsskyldigheten.

Herr Sjöcrona: I likhet med alla de föregående talarne utbeder jag mig äfven att få i största möjliga korthet yttra några ord angående den nu föreliggande frågan i dess helhet.

Jag ber då först att få fästa uppmärksamheten derpå, att denna fråga i sin väsentligaste del är en skatteregleringsfråga. Den är såsom sådan, liksom alla andra dylika, synnerligen svårlöst och mer svårlöst än de flesta andra sådana frågor till följd af den mängd olika och mot hvarandra stridande intressen, som der måste göra sig gällande. Väckt för mera än 100 år sedan, har denna fråga under snart 50 år stått på dagordningen, och de af Kongl. Maj:t äfvensom af utskottet framlagda förslagen få ju anses utgöra slutprodukten af det mödosamma, omfattande och kostbara arbete, som blifvit nedlagdt på denna frågas lösning.

Då nu utskottets förslag i alla väsentliga delar öfverensstämmer med Kongl. Maj:ts förslag, skulle man ju deraf kunna hoppas, att en sådan utredning blifvit åstadkommen, att frågan nu skulle kunna bringas till sin slutliga lösning. Jag förbiser dock ingalunda, att man härvid kan hafva att vänta ganska mycket

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

motstånd. Många finnas, som, så att säga, af princip äro emot förändringar i allmänhet, särskildt förändringar i åseende på skatteförhållanden. Jag skänker mitt fulla erkännande åt den varsamhet, som derigenom finner sitt uttryck, då man hellre föredrager att stå kvar vid det gamla och kända, än att öfvergå till någonting nytt och oförsökt. Man bör dock noga vakta sig för att icke härvid stanna vid, om jag så får säga, stillaståndets teori. Skulle en sådan grundsats få göra sig gällande, skulle vi icke komma någon vart med våra skatteregleringsförhållanden. Jag ber eder, mine herrar, hvar för sig taga i öfvervägande och besinnande, huru våra politiska och sociala förhållanden skulle ställa sig, om vi fortfarande hade fått dragas med grundskatternas utgående efter alla de många natura-persedlarne, eller om såsom förr i världen rust- och rotehållarne skulle bestrida ryttarnes och soldaternas underhåll under öfningsmötena, eller om jordbrukarne fortfarande skulle, under hela dygnet, låta häst och karl uppehålla sig vid gästgifvare-gårdarne i förväntan på att möjligen någon handelsexpedit skulle komma för att begära skjuts; för att icke nämna många andra sådana skatte-regleringsfrågor, hvilka från början blifvit mötta med ganska starkt motstånd, men slutligen genom omständigheternas magt och billighetens kraf tvingat sig fram till en lösning.

Särskildt har man velat göra gällande den uppfattning, att frågan om väghållnings-besvärets ordnande nu mera skulle hafva förlorat högst väsentligt i betydelse derigenom att statens och en mängd enskilda jernvägar uppsamla trafiken och sålunda minska den på de allmänna vägarne. Detta är visserligen en sanning, men endast en half sanning. Många allmänna vägar hafva visserligen i följd af jernvägsanläggningarna blifvit, om icke alldeles obehöfliga, så åtminstone i väsentlig mån mindre trafikerade och begagnade än förr, men dessa jernvägsanläggningar hafva å andra sidan gifvit anledning till en mängd nya vägars anläggande för att man må kunna komma till jernvägsstationerna. Många till dem gående vägar begagnas och slitas ganska betydligt och derigenom uppkomma stora ojemnheter i vägunderhållet. Jernvägsanläggningarna äro således en särskild anledning till, att man behöfver en ny vägdelning för att få bort från de allmänna vägarne sådana vägar, som icke behöfva dit hänföras och i vägdelningen få in sådana, som obestriddligen äro allmänna vägar och böra såsom sådana behandlas och för att befria jordbrukarne från att, såsom för närvarande på många ställen är fallet, få genom kontanta bidrag bestrida kostnaden för sådana nya vägars underhåll.

Emellertid vägar jag hoppas och tro, att de flesta äfven i denna kammare erkänna behöfligheten af en reglering i denna fråga. Deremot är det, på grund af de uttalanden, som redan skett, mycket stor anledning befara, att man icke är nöjd med det sätt, på hvilket regleringen enligt Kongl. Maj:ts och utskottets förslag skulle genomföras. Å ena sidan anser man, att jordbruket icke erhåller en tillräcklig lindring och att dessutom icke någon synnerligen stor förbättring i sättet för vägarne underhåll skulle

kunna åstadkommas och att således hela regleringsförslaget icke är värdt de uppoffringar, som detsamma skulle medföra för åtskilliga nya beskattningsföremål. Å andra sidan anser man, att dessa uppoffringar för de nya beskattningsföremålen i och för sig äro för stora, d. v. s. att man tager dessa beskattningsföremål för mycket i anspråk.

Hvad först angår den lindring, som skulle beredas jordbruket, ber jag till en början få fästa uppmärksamheten derpå, att vi för närvarande hafva tre slag af vägar: landsvägar och häradsvägar, hvilka anläggas och underhållas häradsvis, samt sockenvägar, som underhållas sockenvis. Deraf kan blifva och blir också följd, att i de flesta fall väghållaren har tre eller åtminstone två vägstycken på olika ställen att underhålla. Enligt det nya förslaget skulle det icke blifva mer än två slag af allmänna vägar, som skulle underhållas inom ett helt distrikt, och mellan dessa finnes icke någon annan skilnad än i afseende på bredden. Men då denna skiljaktighet endast föranleder dertill, att af den bredare vägen utdelas ett kortare stycke och af den smalare ett längre till underhåll, så kan vid den nya vägdelning, som lagen måste medföra, hvarje väglottegare få *ett enda* stycke att underhålla, och redan detta innebär en högst väsentlig utjemning och förbättring i afseende på vägunderhållet.

Vidare innebär förslaget, att vägunderhållet in natura hädanefter skulle bestridas icke efter den gamla grunden, hemmantalet, utan efter taxeringsvärdet. Det är ju gifvet och är en känd sak, att inom riket och äfven inom särskilda delar deraf, råder den största olikhet emellan mantalen och värdet på mantalen sinsemellan, beroende derpå, att helt andra förhållanden voro rådande, då mantalen sattes, än nu är fallet. Då ansågs den på högländta ställen belägna jorden mest värderik, då deremot den jord, som var belägen på låga platser, hade ett mindre värde. Till följd af odlingens framsteg är förhållandet nu omvänt. Vidare är ju allmänt känt, att de hemman, som äro belägna i skogstrakter ofta hafva ett vida större jordområde och till följd deraf ett många gånger större värde än hemman, som äro belägna på slättmarken. Nu har man sagt, att ojämnheter och olikheter kunna förekomma äfven i afseende på taxeringsvärdena, och att dessa kunna undergå förändringar. Att så är förhållandet, vill jag icke bestrida, men jag vågar påstå, att hvarken för närvarande ej heller i framtiden kan uppkomma sådana betydliga vaxingar i taxeringsvärdena, som nu äro rådande i afseende på mantalen. Man har antydt, att det skulle innebära en orättvisa emot egarne af de hemman, som nu hafva ett högt taxeringsvärde i förhållande till mantalet, emedan de skulle få en större underhållingsskyldighet än de nu hafva. Det är sant. Men detsamma gäller ännu mer om de nya beskattningsföremål, som skulle deltaga i vägunderhållet. Vill man en förändring måste man äfven vilja medlet. Det är gifvet, att hvarje lagstiftningsåtgärd inom den allmänna hushållningen skulle omöjliggöras, om man viker tillbaka för sådant. I afseende på detta ber jag dessutom att få nämna, att inom det särskilda utskottet, der dock funnos

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Förslag till  
lag angående  
väghållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)

många representanter för jordbruket, icke en enda röst höjde sig emot denna del af Kongl. Maj:ts och äfven utskottets förslag, och detta måste väl hafva något att betyda.

Går jag nu till de verkliga lindringar, som skulle tillskyndas jordbruket genom det nu föreliggande förslaget, så är den första lindringen, att jorden, under normala förhållanden, då icke utgifterna från vägkassorna äro större, än att de kunna bestridas med de bidrag, som komma från de nya beskattningsföremålen, skulle helt och hållet befrias från byggande och underhåll af broar. Hvar och en, som har någon kannedom om sakförhållandena, vet väl, att brobyggnad är ett ganska dyrbart och besvärligt företag. Från detta skulle jordbruket nu befrias. Enahanda är förhållandet med byggande och underhåll af färjor.

Vidare skulle vägkassan bestrida de kostnader, som icke kunna gäldas genom bidrag af statsmedel, för anläggande af nya samt omläggning och förbättring af gamla vägar. Man har i afseende på detta anmärkt, att jordbruket möjligen skulle få vidkännas en uttaxering för sådant ändamål. Det kan ju hända. Men för närvarande får jordbruket *ensamt* bestrida hela den kostnad, som icke utgår af statsmedel, och då måtte det väl alltid vara en lindring. Det är väl dessutom ganska antagligt, att, i fall lagen kommer till stånd, man icke skall besluta sig för nya väganläggningar, med mindre man har tillgång till kostnadens bestridande uti vägkassan.

Vidare skulle den första vägdelningen, som är nödvändig för lagens genomförande, bestridas af statsmedel och således icke betunga de väghållningsskyldige. Alla derefter förekommande vägdelningar skulle bestridas af vägkassan. Detta allt är ju således en betydlig lindring för jordbruket.

Sedan kommer det förhållande, hvilket jag redan antydt, att det i vårt land finnes en mångfald af nyanlagda vägar, för hvilkas skull man icke velat ställa till med någon ny vägdelning och hvilka äro underhållna genom uttaxering på de nuvarande väghållningsskyldige. Kostnaden för vägunderhållet i alla sådana fall skulle bestridas af vägkassan.

Vidare antyder den nya lagen, att om, när alla öfriga kostnader äro bestridda, en behållning i vägkassan uppkommer, skall denna behållning afsättas till en fond för vägars grundförbättrande och äfven öfvertagande af ett eller annat vägstycke till underhåll in natura. Således en ytterligare lindring.

En ytterligare och ganska betydande lindring få jordbrukarne derigenom, att de nya beskattningsföremålen skulle deltaga i hela vinterväghållningskostnaden. Härtill komma slutligen lindringar, derigenom att underhåll af vägvisare samt underhåll af vägstycken, hvarmed vid omläggning af väg densamma förlänges, väg skulle öfvertagas af vägkassan.

Tager man nu allt detta i betraktande, kan jag icke finna annat, än att de lindringar och förmåner, som genom den nya lagen skulle beredas jordbruket, äro så afsevärda, att man kan anse dem innebära ett fullt nöjaktigt vederlag för de uppoffringar, som

andra beskattningsföremål skulle få underkasta sig, för att åstadkomma dessa förmåner för jordbruket.

Hvad beträffar sjelfva vägunderhållet, eller vägarne försättande i ordentligt skick, så hade lagen möjligen kunnat innehålla något mera. Vi veta att komitén föreslagit *väginspektörer*, hvilken institutions införande otvifvelaktigt hade i väsentlig mån ledt till det önskade målet, men detta mötte mycket energiskt och allmänt motstånd och har således icke blifvit intaget i hvarken Kongl. Maj:ts eller utskottets förslag. Det lider dock intet tvifvel, att om en ny fullständig lag, sådan som denna, skulle komma till stånd, skulle den komma att verka derhän, att man fäste mera uppmärksamhet på sättet för vägunderhållets fullgörande, så att vägarne så småningom blefve mer och mer förbättrade.

Jag kommer nu till påståendet, att de uppoffringar, som krävas af de nya beskattningsföremålen, skulle vara för stora. I detta afseende ber jag först få erinra, att utskottets förslag i hufvudsaklig del hvilat på samma grundsats, som blifvit tillämpad vid senaste skatteregleringar af härmed likartad beskaffenhet, såsom i afseende å byggande af prestgård, kyrka och tingshus, d. v. s. att den i mantal satta jorden och dermed jemförliga beskattningsföremål deltaga fullt, och öfriga beskattningsföremål till en fjerdedel.

Då man vill åstadkomma en reglering, är det uppenbarligen den rigtigaste grundsatsen att försöka utjemna bördan så mycket som möjligt, hvilket ju icke kan ske, med mindre än att man utsträcker deltagandet till så många beskattningsföremål som möjligt. Det är detta utskottet har gjort. Utskottet har icke kunnat finna annat, än att detta är en fullkomligt riktig grundsats. Här emot göres nu den invändning, att, hvad särskildt angår deltagandet i väghållningsbesväret, detta borde, såsom äfven kammarkollegium i sitt utlåtande yttrar, ytterst vara beroende derpå, i hvad större eller mindre mån det ena eller det andra beskattningsföremålet begagnar sig af vägarne. För min del anser jag detta vara en alldeles ohållbar grund, en grund, hvars tillämpning omöjliggör hvarje förnuftig beskattning. Skulle man drifva det derhän, att hvarje statsutgift icke skulle delas af andra än dem, som hafva direkt nytta af denna utgift, så hemställer jag till eder, mine herrar, hvart detta skulle leda. Den, som inga barn har, skulle slippa att bidraga med utgifter till undervisningsväsendet o. s. v. Dessutom äro ju vägarne ett alldeles oeftergifligt vilkor för ett ordnad och godt samfundslif. Man kan väl icke tänka sig ett kulturland utan vägar, och om så är, hafva ju alla medborgare nytta af vägarne, hvarför de också böra i sin mån till deras underhåll bidra. Denna åsigt har blifvit af Riksdagen uttalad i den skrifvelse i denna fråga, som 1865—1866 årens Riksdag aflät till Kongl. Maj:t, och hvari hemställes, att väghållningsbesväret borde fördelas på alla beskattningsföremål, som deltaga i kommunalutskylderna, med undantag för låntagare, beträffande hvilka man erkände, att då staten gifver med den ena handen, bör den icke taga tillbaka allt för mycket med den andra. För öfrigt hemstäl-

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

ler jag, huru vida det icke skulle vara mera rättvist och mera billigt att utsträcka vägunderhållsskyldigheten till så många beskattningsföremål som möjligt, men sätta minimum för den inkomst, som borde deltaga i denna skyldighet, något högre, såsom också kammarkollegium och Kongl. Maj:t och utskottet föreslagit, nämligen till 1,200 kronor, än att låta endast ett mindre antal beskattningsföremål deltaga i bördan, men bestämman nämnda minimum. såsom komitén föreslagit, till endast 1,000 kronor eller till och med enligt reservanternas förslag nedsätta detsamma till 800 kronor.

Det beskattningsföremål, mot hvars deltagande i väghållningsbesväret de flesta anmärkningarna torde komma att riktas, är väl kapitalet. Låtom oss då se till, huru det skulle ställa sig dermed. En inkomst af 1,200 kronor motsvarar efter nuvarande räntefot ett kapital af 30,000 kronor. Då nu för en inkomst af 1,200 kronor i följd af bevillningsstadgans föreskrift afdrag göres af 300 kronor, så är det för 900 kronor, som ett sådant kapital skulle åsättas vägfyrkar, således efter beräkning af 1 fyrk för 20 kronor 45 vägfyrkar, d. v. s. ett kapital å 30,000 kronor skulle få deltaga lika med ett hemman, värdt 4,500 kr. Detta kan väl icke anses vara upprörande.

Det bör slutligen ihågkommas, att man enligt den nya lagen ålagt icke ensamt de nya beskattningsföremålen att hjälpa dem, som nu draga tungan, att bära denna, utan äfven fordrat af dem sjelfva att sines emellan dela bördan rättvisare, än nu är förhållandet.

Jag skall nu be att få nämna några ord särskildt med anledning af hvad som under öfverläggningen redan yttrats. Ett par talare hafva yrkat afslag på förslaget i dess helhet och i sammanhang dermed antydt, att denna fråga borde ordnas så, att man efter någon slags uppskattning ålade de väghållningsskyldige inom hvarje härad att bära en viss del af väghållningsbördan samt tillerkände dem ersättning för återstoden dels genom bidrag från landstinget och dels genom bidrag från statsverket, således något likartadt med hvad som skedde vid regleringen af skjutsväsendet. Jag är fullt öfvertygad, att de högt aktade män, som framkastat detta förslag, hafva gjort det i fullt ärlig afsigt att derigenom bidra till frågans lyckliga lösning, men jag beklagar mycket, att ett sådant förslag blifvit framställt. Det är gifvet, att i en så stor fråga som denna många skola stå tveksamma, innan de våga sig på att antaga en genomgripande förändring, och jag befarar mycket, att alla dessa tveksamma skola sluta sig omkring detta framkastade förslag såsom en gemensam fana och genom sin anslutning dertill trösta sig med, att de visat sin goda vilja att åstadkomma en lösning af frågan. Men, mine herrar, man undandrager sig icke ansvaret för lagens förkastande genom att på detta sätt utan all föregående utredning framkasta en lätt antydan, huru saken skulle kunna på annat sätt ordnas. Kommer man till en utredning angående detta nya sätt, så kan det hända, och jag är öfvertygad att så skall ske, att utredningen visar, att man icke kan lösa frågan på detta sätt. Det råder en högst väsentlig skilnad mellan skjutsningsbesväret och väghållningsbesväret, och för öfrigt är denna lösning af frågan beroende

på, att väghållningsbesväret i sin helhet ställes på entreprenad, och det tror jag icke, att herrarne vilja vara med om. Hvad skjutsningsbesväret angick hade staten i många år lemnat bidrag till entreprenad, och man hade derigenom någon erfarenhet, men då, såsom jag redan sagt, väghållningsbesväret är af helt annan art, föreligger icke något skäl för staten att genom direkt anslag bidraga till väghållningsbesvärets utgörande. Skulle staten göra det, så skulle man naturligtvis med allt skäl kunna framställa anspråk på att äfven städernas väghållningsskyldighet skulle lindras genom statsbidrag. Få vi städerna inblandade i denna fråga, så blir dess lösning uppskjuten till en aflägsen framtid. För öfrigt vill jag fästa uppmärksamheten på, att staten i alla tider bidragit till väghållningen, emedan alla statens domäner hafva del deri, och hvad det nu föreliggande förslaget angår, innehåller det, att staten skulle äfven för, alla sina kronoskogar deltaga i väghållningen. Således är det redan sörjdt för, att staten bidrager, i den mån sådant kan vara skäligt.

Vår högt ärade vice talman har fäst uppmärksamheten på de statistiska uppgifter, som hemtats ur vägkomiténs betänkande och införts i det särskilda utskottets utlåtande på sid. 7 och följande. Deraf visar sig, att det förekommer inom hvarje särskildt län högst väsentliga skiljaktigheter mellan å ena sidan den i mantal satta jordens uppskattningsvärde och å andra sidan de öfriga beskattningsföremål, som enligt komiténs förslag skulle deltaga i väghållningsbesväret. Det är riktigt. Sådana högst betydande skilnader förekomma, men den ojemnhet, som derigenom uppkommer, kunde afhjelpas, om man, såsom jag i min reservation föreslagit, uppställer länet såsom det normala väghållningsdistriktet. Jag ber få säga, att det alls icke skulle möta någon som helst svårighet att antaga denna reservation med afseende på lagen i öfrigt, ty det är endast helt obetydliga ändringar, som deraf skulle föranledas, och jag skall taga mig friheten att framställa förslag om dessa ändringar i den mån det behöfves, i fall min reservation i fråga om § 5 antages.

Vidare har man fäst uppmärksamheten på de stora kostnader och besvär, som skulle föranledas af den första vägdelningen. Det är gifvet, att en vägdelning blir ett mycket långvarigt och besvärligt arbete, men så vidt jag kan förstå, är det icke möjligt att åstadkomma någon som helst förbättrad ordning rörande väghållningen, utan att den medför vägdelning, och då måste man finna sig i, så godt först som sist, att gripa sig an dermed. Kostnaden är visserligen betydlig, derom lider intet tvifvel, ehuru den nu icke kan noga beräknas, men vill man ändock det stora målet, måste man äfven vilja medlen, och kostnaden kan under inga förhållanden blifva så stor, att den på något sätt kan menligt inverka på budgeten under de närmaste åren. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet har anvisat en utväg att åstadkomma dessa medel, utan att det på minsta vis blefve kämbart vid statsregleringen, och det är att något minska det anslag, som nu årligen anvisas för anläggning af nya och omläggning af backiga vägar.

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Detta anslag uppgår för närvarande till 600,000 kronor, och då under öfvergångsstadiet anläggandet af nya vägar väl icke blefve så allmänt, skulle man utan skada kunna något minska detta anslag.

Vidare har man talat om de kostnader och de stora svårigheter, som lagen skulle medföra med afseende på förvaltning, vägstyrelse och nämnder o. s. v. Jag ber då att få fästa uppmärksamheten på, att dessa kostnader äro inga andra än för den särskilda nämndens rese- och dagtraktamente, samt att denna skall sammanträda en gång hvart tionde år. Denna kostnad kan således icke anses vara så afskräckande. I öfrigt förekomma inga särskilda kostnader än de, som utgå direkt för väghållningen. Det talades visserligen om förvaltningskostnaderna, men då vägstyrelsen skall bestå af personer, som hafva detta såsom ett förtroendeuppdrag, så skola ledamöterna i denna styrelse icke åtnjuta någon lön, och då kan förvaltningskostnaden icke blifva hög.

En ledamot af kammaren, representant liksom jag för Skaraborgs län, har särskildt fäst sig vid, att de nya beskattningsföremålens bidrag i detta län skulle blifva så ofantligt ringa i jämförelse med den kostnad, som der hvilat på jorden. Det är visserligen så, men det var olyckligt, att han just kom att nämna detta län, som är det län i hela riket, der jordvärdet är störst i förhållande till de nya beskattningsföremålens. När nu förhållandet är sådant, kan ju der icke åstadkommas någon utjemning utan att de, som der bygga och bo, måste bära detta besvär, tacksamma för att de dock få någon lindring, ehuru ringa.

Han talade äfven om vinterväghållningskostnaden. Det är rätt, såsom han sade, att i Skaraborgs län är vinterväghållningen så ordnad, att de väghållningsskyldige sjelfva delat all snöplogningen mellan sig, men icke tillämpat gällande förordning, så att blott några blifva indelade till ploglag mot åtnjutande af ersättning från de öfriga. Derest de vilja ordna saken efter den nya lagen, skulle de få ersättning ur väggassan, men det möter icke något hinder, om jordegarne, med afseende på der förekommande särskilda förhållanden, vilja vidblifva den nu gällande anordningen och icke bry sig om att taga någon ersättning.

Jag kan mycket väl fatta, att, i en så stor fråga som denna, man skall stå tveksam, att man skall finna ofantligt många betänkligheter, och jag är för min del visst icke i alla möjliga detaljer nöjd med utskottets förslag, men vill man det stora målet, måste man låta sådana mindre betänkligheter fara, och jag ber få lägga kammaren på hjertat att icke förkasta detta förslag, utan försöka medverka till att nu åstadkomma en lösning af denna mycket viktiga fråga och derigenom undanröja en af de många anledningar, som ännu finnas kvar, till stridiga intressen mellan olika samhällsklasser i vårt kära fädernesland, intressen som i många år mycket störande inverkat på våra politiska förhållanden.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr grefven och talmannen tillkännagaf, att anslag utfärdats till sammanträdets fortsättande kl. 7 e. m.



Herr Claëson: Det har ännu icke framstälts mer än två förslag rörande 6 § af utskottets betänkande, hvilken väl kan anses innehålla sjelfva grundprincipen af lagen, och dessa förslag äro dels bifall till utskottets förslag, dels afslag. Det finnes emellertid ett förslag, som ligger midt emellan dessa och som jag, såsom i min reservation antydes, har förordat i utskottet och äfven här vill förorda, nemligen Kongl. Maj:ts förslag. Jag har sjelf stått mycket tveksam inför denna fråga, men har under arbetet i utskottet mer och mer öfvervunnit min tveksamhet och tror nu, att med den begränsning, som Kongl. Maj:t gjort, vore det ett verkligt framsteg att få denna lag antagen. Jag kan väl fatta, att de ledamöter af kammaren, som 1876 motsatte sig den då aflättna skrifvelsen, och alla, som stå på samma ståndpunkt som dessa ledamöter och önska att förhållandena blifva sådana de nu äro, yrka afslag på lagen i dess helhet, men jag kan icke lika väl förstå, att de ledamöter, som bidragit till denna skrifvelse, vilja förkasta Kongl. Maj:ts förslag, som i alla väsentliga delar håller sig så nära denna skrifvelse som möjligt, hvilket deremot vägkomiténs förslag icke gjorde. Det är visserligen en synnerligen vigtig förändring, som Kongl. Maj:t vid utjemningen af denna börda gjort deri, att mantalet borttagits såsom mätare och taxeringsvärdet satts i stället, men det förefaller svårt att inse, att, om också denna börda derigenom kommer att trycka hårdare än förr för ett och annat mantal med högt taxeringsvärde, detta icke var en nästan nödvändig åtgärd, då mantalet är en mätare, som nu mera åtminstone i de flesta fall är både oriktig och olämplig.

Sedan har dock utskottet velat gå vida längre. Det har från att, såsom Riksdagen begärde och Kongl. Maj:t utan någon väsentlig utvidgning antog, annan fastighet och med fastighet för enad industri skulle deltaga i väghållningstungan. velat ställa upp den principen, ty detta måste ligga redan i uppställningen af § 6, att denna tunga skall blifva en allmän kommunalbörda, hvarifrån undantag i vissa fall kan göras. Utskottet har sålunda velat taga med inkomst af så väl kapital som allt arbete med undantag blott för löner och pensioner, men den principen anser jag vara fullkomligt ohållbar, om man vill åt jordegarna bibehålla utgörandet af sjelfva väghållningsarbetet emot ersättning i penningar. Att Första Kammaren icke kan gilla denna princip, som står i uppenbar strid med 1876 års riksdagsskrifvelse och i mer öfverensstämmelse med hvad Andra Kammaren yrkade, innan denna 1876 års skrifvelse kom till stånd, det kan jag fatta, men jag kan icke fatta, att lagen därför skulle behöfva falla. Jag tror, att det vore lyckligt, om denna § 6, som är sjelfva grundprincipen, icke fölle, utan Kongl. Maj:ts förslag, i hvad det i ofvannämnda hänseende skiljer sig från utskottets, blefve antaget, och man vid den fortsatta granskningen af förslaget finge se, hvad begge kamrarna vilja i afseende på de många öfriga vigtiga bestämmelserna i lagen.

De fördelar, lagen skulle medföra, har särskilda utskottets ordförande nyss framhållit, och i allt väsentligt öfverensstämmer jag derutinnan med honom. Våra bestämmelser i byggningabalken i detta

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.  
(Forts.)

afseende äro ganska ofullständiga. Det är redan en stor förbättring i § 1 att få bort den gamla, tvister föranledande skilnaden mellan härads- och sockenvägar, och i stället få benämningarna landsväg och bygdeväg, jemte noggranna bestämmelser om hvad som är att hänföra till dessa allmänna vägar. Det är nu alls icke klart för allmänheten, hvad med allmän väg förstås. Jag vill anföra ett exempel från min egen domsaga. Der hafva de väghållningsskyldige i ett tingslag den föreställningen, att de icke behöfva hålla väg till jernvägsstationen; de hafva nekat att göra det, och då länsmanen lät ombesörja väghållningen mot lega, lät man honom sjelf vidkännas kostnaden.

Hvad de ifrågasatta bidragen från landstingen och statsverket beträffar, är det ju möjligt, att något i den vägen kan åstadkommas, men det förefaller vara en mycket svårlost fråga och icke något godt uppslag till något nytt. Statsverket kommer i alla händelser genom detta förslag att för sina stora skogsegendomar ej oväsentligt bidra till väghållningen, och det just särskildt i de län, nemligen de norrländska, der väghållningstungan nu kännas svårast.

Hvad angår den obligatoriska vägdelningen, som en och annan ansett så afskräckande, så innehåller ju förslaget, att hvar tionde är ny sådan kan företagas. Jag tror, att det oupphörligen skall visa sig, att förhållanden så förändras, att ny vägdelning behöfves och att just nu en sådan på många ställen ändock är behöflig. Den kan således icke vara något ondt i sig sjelf, men det är sant, att mycken tid och stor kostnad åtgå dertill, men så har varit förhållandet vid alla skiften, utan att man därför velat undvara dem. Att utskottet skilt sig från Kongl. Maj:t i det afseendet, att det gjort vägdelningen obligatorisk, beror derpå, att, då en enda person inom distriktet enligt Kongl. Maj:ts förslag skulle hafva vitsord att erhålla vägdelning, utskottet trott, att det i alla fall genast skulle blifva vägdelning öfver allt, men om förslaget blir antagligare, derest Kongl. Maj:ts förslag i den delen bibehålles, tror jag ej, att det är någon, åtminstone inom utskottet, som sätter sig emot en återgång i den delen till Kongl. Maj:ts förslag.

Hvad beträffar frågan, huru vida häradet eller länet skall göras till vägdistrikt, så får jag återopa såsom en nyttig medelväg det förslag i detta hänseende, som jag i afgifven reservation framställt. I öfrigt vill jag icke nu inlåta mig på några detaljbestämmelser utan yrkar i fråga om § 6 bifall till Kongl. Maj:ts proposition, i hvad den afser mom. e). Hvad de öfriga momenten beträffar, är det ingen annan skilnad i sak emellan Kongl. Maj:ts och utskottets förslag, än att utskottet ålagt deltagande i väghållningen äfven åt annan staten tillhörig fastighet än allmänningsskogar, så vidt inkomst deraf drages och taxeringsvärdet uppgår till minst 600 kronor.

Det är en billig förändring, hvilken ingen motsatt sig. Jag yrkar således bifall till utskottets förslag i de tre första momenten, men beträffande det sista momentet bifall till Kongl. Maj:t förslag.

Herr Ölander: Jag beklagar, att jag icke såsom en föregående talare är bosatt i Skaraborgs län, der vägtungan är så obetydlig, att den icke kännes. Detta är, gudnås, icke förhållandet i andra län och allra minst i det län, jag tillhör, der förhållandet är raka motsatsen. Men detta län ligger också tillräckligt högt, att jag derifrån kan öfverskåda alla öfriga län i riket, och det är hänsynen till dem alla, till hvad som är bäst för landet i sin helhet, som jag i deana fråga anser böra vara bestämmande. Jag beklagar också, att detta under så lång tid och med så mycken möda utarbetade förslag under den diskussion, som här egt rum, blifvit af de fleste talare så sönderrifvet, att snart deraf endast några trasor komma att återstå. Är det verkligen meningen, att diskussionen skall utgöra en vägledning för Kongl. Maj:t i fråga om uppgörande af ett nytt förslag, så vida detta icke vinner Riksdagens bifall, så fruktar jag, att den afsigten helt och hållet misslyckas, ty jag tror icke, att vare sig Kongl. Maj:t eller någon komité skall af de spillror af förslaget, som komma att återstå efter diskussionens slut, kunna sammanfoga något, som är hållbart. Men om afsigten deremot är att genom anfall på en massa af mer eller mindre viktiga detaljer få hela förslaget att ohjelpigen falla och i sitt fall draga med sig de nya och sunda principer, hvarpå det är bygd, så torde man lyckas förträffligt. Jag kan icke föreställa mig, att någon, som verkligen gillar dessa principer, skulle vilja genom förslagets förkastande framskjuta deras förverkligande till en aflägsen och osäker framtid. Jag medgifver, att äfven jag haft stora betänkligheter mot åtskilliga delar af det nu föreliggande förslaget, hufvudsakligen därför att derigenom endast en liten och alls icke någon verklig eller effektiv lindring kommer jordegarna till del, men då någon ändring deri nu knappt torde kunna åvägbringas, och några andra alternativ således ej förefinnas än att antingen antaga förslaget oförändradt eller förkasta det samma, så föredrager jag ovilkorligen det förra. Jag litar icke på framtiden i detta afseende. Jag är deremot öfvertygad om, att, hvilket förslag än Kongl. Maj:t kan komma att framlägga, det må vara bygd på samma grunder som detta eller på några andra, äfven det skall efter någon diskussion blifva lika sönderslitet som det nu föreliggande. Alltid skall någon svag sida, som kan anfallas, kunna uppletas af dem, som icke vilja hafva en förändring, af dem som anse det billigt eller rättare sagdt beqvämast, att jordegarna fortfarande såsom hittills ensamme bygga vägar äfven åt den sig ständigt utvidgande industrien. Alltid skall man till och med, liksom nu, kunna för jordegarna sjelfva påvisa en eller annan punkt, hvari de få för liten lindring eller för små fördelar, och såmedelst få dem att, i förhoppning på någon förbättring häri, sjelfva medverka till förkastandet af ett till deras egen fördel upprättadt förslag.

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Pösts.)

Då efter mitt förmenande sjelfva märgen, sjelfva lifskraften i detta förslag, ligger i de nya principer, som det uttalar och åt hvilka det sökt gifva form, samt de detaljer, som möjligen nu icke äro fullt lämpliga, icke fullt praktiska, framdeles säkerligen kunna,

Förslag till  
lag angående  
väghållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)

i den mån sådant är erforderligt, erhålla nödig rättelse och ändring, så tvekar jag icke att, om också fruktlöst, yrka bifall till utskottets förslag oförändradt.

Grefve Strömfelt: Det är icke synnerligt angenämt att efter tre på hvarandra följande talare, som med så mycken värme hafva förordat det föreliggande förslaget, omedelbart uppträda med en annan åsigt. Jag måste dock göra det, icke såsom industrirepresentant, utan rent utaf uteslutande såsom innehafvare af och egare till jord. Vid den nu föredragna 6 § vill jag begagna min rätt att granska förslaget i dess helhet; denna paragrafs innebörd har jag ingenting emot. Deraf må än tydligare framgå, att jag icke talar i denna fråga såsom industrirepresentant. Jag kommer att yttra mig mot förslaget på helt andra grunder och jag måste då först och främst se till, huru vida det samma verkligen tillfredsställer den skrifvelse, som Riksdagen år 1876 aflät. Denna skrifvelse är till en del i utskottets betänkande återgifven, men icke i sin helhet. Den börjar nemligen sålunda: "Frågan om sådan ändring i stadgandena rörande vägunderhållet på landet, att någon *skälig lindring i detta besvärs utgörande kunde jordbruket beredas*, har vid flera föregående riksmöten utgjort föremål för representationens öfverläggningar och äfven vid innevarande riksdag varit under pröfning".

Sedan heter det: "Riksdagen, som ansett billigheten påkalla en dylik ändring, har funnit den samma lämpligast kunna på det sätt åvägabringas, att *deltagande i vägunderhållet* i någon viss skälig mån åläggas all sådan fast egendom, som nu är derifrån befriad, äfvensom med fastighet förenad industriell rörelse jemte grufvor". Jag har granskat förslaget noggrant, men har icke kunnat finna någon afsevärd "lindring åt jordbruket deri beredd". Jag har heller icke kunnat finna, att de nya skatteobjekt, på hvilka man velat lägga en del af väghållningsbördan, hafva fått denna börda sig pålagda på något sådant sätt, att de verkligen komma att "*deltaga* i vägunderhållet", hvilket ju var Riksdagens skrifvelses ordalydelse. Med "lindring" och "deltagande" i vägunderhållet måste, efter mitt förmenande, ovilkorligen förstås, att den, som in natura bestrider väghållningen, skall af de öfriga skatteobjekten få, åtminstone till en del, ersättning för sitt arbete och sina kostnader. Så måste man väl förstå skrifvelsens ord om "deltagande i vägunderhållet".

Det särskilda utskottets ärade och aktade herr ordförande har för mig ännu ytterligare visat, att ingen lindring genom detta förslag beredes jordbruket, som har att in natura underhålla vägarne. Han har visserligen sagt, att stora kostnader för nya vägdelningar skola bestridas ur vägkassorna, till hvilka bidrag skola ingå från de nya skatteobjekten. Ja, mine herrar, detta är en besynnerlig lättnad för jordbrukarne, som skola underhålla vägarne! Under nuvarande förhållanden är det temligen sällsynta fall att ny vägdelning förekommer, och dessa vägdelningar äro i allmänhet ganska litet kostbara. Men efter detta förslag synas alla vara ense

derom, att vägdelningar *ofta* skola förekomma, och med *stora* kostnader. Det är då en besynnerlig "lindring", att *skapa nya utgifter* och, åtminstone på många ställen, dertill taga bidrag äfven från dem, som fortfarande skola in natura bestrida vägunderhållet. Mig förekommer detta icke att vara någon lindring.

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Man har vidare sagt, att när nya vägar skola byggas, så bestrides den på väglottsinnehafvarne fallande delen af kostnaden af vägkassorna och får sålunda betalas af flera skatteobjekt. Det lär icke vara någon obekant, att största antalet vägar blifvit byggda nära nog uteslutande på statsanslag. Nu är det visserligen sant, att det är icke omöjligt att få statsanslag äfven hädanefter, men hvar och en kan vara öfvertygad, att sådant kommer icke att beviljas, förr än vägkassan tillgripits och visat sig ej räcka till. Detta är således icke heller någon lindring, men hvad som är säkert, det är, att vi skola få en mängd nya vägar, och till det ändamålet skola således de nya skatteobjekten skatta; detta är ingen lindring för den i mantal satta jordens vägunderhåll.

Vidare framhöll utskottets ärade ordförande såsom en stor fördel, att nu hafva de vägunderhållningsskyldige att bekosta väghållning både på stora landsvägen, eller kungsvägen, samt på häradsvägen och sockenvägen, men att de skulle efter det nya förslaget få sina vägar sammanförda på ett ställe. För det första måtte det mycket sparsamt förekomma i vårt land, att samma väghållningsskyldig verkligen har väg på alla dessa ställen. Det kan endast förekomma, der kungsvägen skäres af häradsvägen. Således hafva i allmänhet de väghållningsskyldige i sjelfva verket endast två slag af vägar att underhålla. Men när häradet skulle blifva det område, inom hvilket vägunderhållet skulle fördelas, då lemnar jag derhän, huru vida det i sjelfva verket blir någon fördel att få vägarne sammanlagda. Ty ju mer jag sammanlägger vägarne för de underhållsskyldige inom ett *stort* distrikt, desto mer blifva de särskilda vägstyckena undanskjutna från den egendom, af hvilken de skola underhållas. Då tagas i de flesta fall hellre vägstycken på två håll. Denna fördel är således ganska problematisk.

Den siste ärade talaren sade i detta afseende, oaktadt han talade för förslaget, att han erkände ingen effektiv lindring vunnit åt jordbrukarne genom detta förslag. Ja, en icke effektiv lindring påstår jag, att man kan väl undvara; är den icke "effektiv", kan man väl icke tala om någon lindring.

Vidare framhöll utskottets ordförande såsom en synnerligen stor lindring, att de hemman, som skulle underhålla vintervägarne, skulle få ersättning ur vägkassorna. Jag ber få upplysa, att de, som underhålla vintervägarne, redan nu få i allmänhet ersättning af de hemman, som icke ligga så till, att de med fördel kunna deltaga i snöploglagen. Om det då kan blifva en "lindring", att, sedan området blifvit utsträckt till ett helt stort härad, och således från att för närvarande hafva underhållsskyldigheten inom socknen man får deltaga i alla häradets stora vintervägar, få ett

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

bidrag till underhållet ur en vägkassa, hvilken, åtminstone på många ställen, der ingen nämnvärd industri finnes inom distriktet, uppkommit på det sätt, att de väghållningsskyldige icke blott fått behålla sina vanliga vägar, utan äfven sjelfve bilda denna ofta omordade vägkassa genom kontanta bidrag, hvilket för närvarande icke någonstädes förekommer, så blir den lindringen åtminstone ganska dyrköpt. Följden blir, att *utöfver vägunderhållet in natura de vägunderhållningsskyldige få betala kontanta medel*, och det blir ett mycket allvarsamt onus, som jag icke vill frivilligt underkasta mig.

Så vidt jag har kunnat granska förslaget rätt, så har det förefallit mig, som om det ingalunda innehåller någon afsevärd lindring för de väghållningsskyldige, utan hela saken reducerar sig till en stor *omflyttning* af väghållningsbesväret från det ena hemmanet till det andra; det ena får förtjenst, det andra förlust på omflyttningen, beroende på taxeringsvärdet, allt i relativt förhållande till det pris, som en gång för hemmanen blifvit betaldt. Det är således hufvudsakligen en omflyttning af besväret, men ingalunda någon lindring. Jag vill i det fallet endast hänvisa till relationen i utskottets utlåtande, hvaraf framgår, att några hemman skola få *hundra gånger den vägunderhållstunga, de nu üro underkastade, andra åttio gånger, en del sjuttio gånger* o. s. v. Af hela förslaget framgår, att den väghållningsskyldiga jorden icke får någon kontant ersättning för sitt onus, och det var väl ändå, hvad Riksdagens skrifvelse afsåg eller att öfriga skatteobjekt borde bidra till den del af väghållningsskyldigheten, hvilken utgöres för dem af jordbruket in natura; men den frågan har sannerligen icke blifvit löst här. För min del har jag ingenting att invända deremot, att nya skatteobjekt ingå i väghållningstungan, men då fordrar jag, att åtminstone de väghållningsskyldige, som förut bära och fortfarande skola ensamme bära denna tunga, äfven skola deraf erhålla någon verklig fördel. Då så icke är förhållandet här, kan jag icke biträda förslaget.

Jag har förut påpekat, huruledes på många ställen en vägkassa skall bildas genom tillskott af dem, som nu ensamme draga bördan, och att detta således för dem blir ett ökadt onus, utan någon motsvarande fördel. Jag skall icke upptaga tiden vidare med granskning af detta förslag, men hvad jag befarar af den här föreslagna vägkassan, hvars bildande är för jordbrukaren lika onödigt, som det är betungande för öfriga skatteobjekt, det är, att den kommer att gifva en uppmuntran till att upphörligen bygga den ena nya vägen efter den andra, att taga bort den allra minsta lilla backe, och detta är en påföljd, som jag tror, att man mycket väl i allmänhet kan undvara. Vidare kommer denna vägkassas bildande att bereda staten en ganska väsentlig lindring i sina anslag till vägars underhåll. Det är ett mål, till hvilket jag heller icke vill bidraga.

Här finnas åtskilliga paragrafer, som hafva ganska besynnerliga bestämmelser, mot hvilka jag skulle vilja inlägga en allvarlig gensaga. Jag skall nu i största korthet vidröra några af dem.

Först vill jag påpeka 24 §, der det ålägges en jordegare att hugga ned snart sagdt all skog, från hvilken en enda gren når en vägkant. Det är efter mitt förmenande en orimlig bestämmelse. Den bestämmelse, som nu finnes, är mycket bättre, nemligen att han skall se till, att icke vägen allt för mycket skuggas af der invid stående träd. Vidare hafva vi 26 §. Hvar och en af herrarne, som har ett jordbruk, borde rygga tillbaka för att antaga en sådan paragraf. Huru ofta måste man icke för vattenaflopp upptaga en så kallad graf på sin åkerjord i närheten af vägen. Om nu en vägfärande sitter och somnar och drumlar ned i en sådan graf, der det icke finnes något stängsel, genast riskerar man att få söka ett annat aflopp, kanske med mycken kostnad.

31 § är efter mitt förmenande äfvenledes ganska vådlig att godkänna. Det finnes i mellersta Sverige en mängd ställen, der stora landsvägen går genom hagmark. Denna paragraf kan leda derhän, att jag kan varda tvingad att hålla gärdesgård på båda sidor om vägen, i stället för att uppsätta en grind. Det har många gånger varit strider mellan Konungens befallningshafvande och jordegare om borttagande af grindar invid allmän väg. Det skulle ofta tillskynda jordegaren stor tunga, om alla grindar, som icke stå i s. k. stränghägn, måste försvinna. Jag tror, att denna paragraf måste med något mera varsamhet redigeras.

Slutligen är den 33 § för mig nästan ofattlig. Staten vill rent af taga ifrån mig min välfångna egendom utan ersättning. Hittills har man hört talas om expropriation af egendom, men att utan ersättning *taga* jord från egaren, det har jag förr aldrig hört. Här står nemligen, att häradsrätten skall bestämma *om* jag skall få någon ersättning.

Jag skall nu sluta med att säga, att jag anser förslaget vara alldeles för stort och omfattande, så att man icke kan på förhand beräkna resultatet af detsamma men väl skönja, att dess verkan blir allt för rubbade och omstörtande i nuvarande förhållanden, och detta utan att man genom indragning af en mängd alldeles nya skatteobjekt förskaffar det vägunderhållande jordbruket *sådan* lindring, som med Riksdagens skrivelse afsågs.

Den siste talaren näst före mig har låtit påskina, att det vore så farligt, om denna paragraf afslogs, ty då hade man undanskjutit frågans lösning till en aflägsen framtid. Jag förmodar, att detta yttrande framkom mera därför, att icke något positivt förslag från motståndarnes sida framstälts. Jag skall väl icke heller framställa något eget förslag, men jag vill till protokollet anföra, att Östergötlands landsting, som haft komitéförslaget till granskning ett helt år, afböjt förslaget, men dervid tillika yttrat såsom tingets åsigt, på hvilka grunder ett nytt förslag måste byggas, följande: "Med framhållande deraf att staten fortfarande såsom hittills bör meddela anslag och lån till vägars byggande och omläggande samt att alla beskattningsobjekt böra i rättvis mån i väghållningsbesväret deltaga, får landstinget såsom sin åsigt uttrycka, att jorden bör förblifva vid skyldigheten att underhålla vägarne, likväl mot bidrag af t. ex. 50 procent af den af särskilda nämnden uppskattade

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

kostnaden, samt att de härför erforderliga utgifter torde kunna fördelas emellan statsverket och landstingsområdena efter likartade grunder som de, som gälla för bidragen till skjutsväsendet, efter hvilka grunder bidragen från de olika beskattningsföremålen äfven torde böra utgöras“.

Detta är ett ganska bestämdt och användbart förslag, hvilket väl kan leda till omarbetning af det nu framlagda, men på helt andra grunder än hvarpå det nu föredragna är bygdt, hvilka grunder jag för min del anser rent af olyckliga, om de blifva af Riksdagen antagna.

Derför, herr talman, yrkar jag afslag vid den föredragna punkten, ehuru jag gillar innebörden i densamma.

Herr Bäckström: Jag får på förhand förklara, att jag icke har varit någon vän af det kongl. väghållningsförslaget och fortfarande icke är någon synnerlig vän af det samma. Jag skall således icke alls sörja, om frågan faller. Men då utskottet gjorde den efter mitt förmenande stora eftergiften i 59 §, att "annan fastighet", det vill säga hufvudsakligen verk och inrättningar, skulle få sitt bidrag nedsatt till hälften af hvad Kongl. Maj:t föreslagit, ansåg jag detta vara en så betydlig lättnad, att jag fann mig icke med skäl kunna reservera mig mot hela förslaget. Såsom herrarne veta, kommer den större industrien att drabbas hårdast af denna nya tunga, och den större industrien kan nu mera knappast existera annat än der jernvägar finnas, och till dessa har den ock fått bidraga ganska betydligt. Jag vet enskilda bruksbolag, som fått lägga ned ända till 3 millioner kronor för att förskaffa sig jernväg, och därför var det en väl behöflig lindring, att utskottet nedsatte deras bidrag till hälften mot hvad regeringen föreslagit.

Här har talats mycket om, att den nya fördelningen, då taxeringsvärdet skulle läggas till grund för jordbrukets beskattning, skulle blifva mycket orättvisare, än den hittills varande. Ja, det är nog sant att den drabbar ojemnt, det erkänner jag, men man har ju hittills sökt genomdrifva, att taxeringsvärdet skall utgöra grunden för många andra slag af beskattning, och jag kan då icke finna, att det här skulle vara något så orimligt. Påståendet, att detta ordnande af väghållningsbesväret icke skall blifva till någon lindring för jordbruket, men till stor tunga för alla andra, som deltaga i väghållningen, det förstår jag icke. Att det skall blifva till tunga för de nya deltagarne, det är gifvet, men att det ej skulle blifva till någon lindring för jordbruket, är för mig ofattligt. Någon lindring måtte det väl få, åtminstone den lindringen, att det får hjälp att bygga broar och färjor, hjälp till att taga bort backar och bygga nya vägar. Men jag tror icke, att någon har tänkt sig, att härmed det bidrag, som hittills kommit från statens sida till vägomläggningar, skulle indragas. Det har åtminstone inom utskottet icke varit någon, som ens ifrågasatt, att icke sådana statsbidrag skulle hädanefter som hittills komma att utgå.



Vidare har herr vice talmannen uttalat såsom ett skäl för afslag, att man skulle försöka få ett förslag byggt på grunder, som kunde fullt tillfredsställa alla. Ja, det skulle jag vara obegripligt tacksam för, om det vore möjligt, men det anser jag vara att hänföra till de fromma önskningarnas område. Det var en talare, som sade, att genom de föreslagna väggkassorna skulle man få en uppmuntran att bygga vägar och borttaga backar. Jag är fullkomligt öfvertygad, att de, som få hand om dessa kassor — och det blir utan tvifvel jordbrukarne — de blifva nog rädda om penningarne och släppa icke bort dem lättsinnigt. Det vore ju väl, om dessa kassor kunde något litet befördra backars borttagande, men jag tror icke att det blir fallet.

Hvad 33 § vidkommer, vill jag deremot inlägga min kraftigaste protest. Det finnes ett ord i denna paragraf, som heter *om*; jag försökte få bort det i utskottet, men det var omöjligt, ehuru jag försäkrade, att i denna kammare torde det vara omöjligt att drifva igenom denna paragraf sådan den var. Ty jag antager, att här finnes icke mången, som icke har den respekt för eganderätten, att han finner, att det alltid vållar någon skada, om man tager grus på ens egor. Icke bör väl häradsrätten behöfva döma om, huru vida det vållar någon skada, utan blott om, *hvad* skada det vållar. Jag vill särskildt lägga kammaren på hjertat, hvad min med fleres reservation vid denna paragraf innehåller, ehuru jag fruktar att vi aldrig komma så långt som till 33 §. Det har sagts, att frågan skulle falla framåt, om den nu blir ihjelslagen. Ja, det beror på, hvad man menar med *framåt*. Det är en tidsfråga, som måste lösas, och den faller framåt på det sättet, att nästa gång den kommer före, blifva alla beskattningsföremål ställda i samma kategori. Löner och pensioner, som nu äro fria, komma då att blifva skattlagda, och verk och inrättningar komma att i det ifrågavarande hänseendet blifva långt drygare beskattade, än som nu kunnat genomdrifvas.

Ehuru icke någon vän af förslaget, får jag dock yrka bifall till detsamma.

Herr statsrådet friherre Åkerhielm: Då beklagligtvis chefen för civildepartementet är af illamående hindrad att vara tillstädes i kammaren, anhåller jag att få yttra några ord till försvar för Kongl. Maj:ts proposition. Jag ber då att, såsom redan gjorts af en och annan talare, få återföra kammaren till 1876 års skrifvelse, som ligger till grund för alla senare vidtagna åtgärder i ämnet. Vill man göra klart för sig syftet i denna skrifvelse, tror jag det icke vara tillräckligt att fästa sig endast vid den begäran, skrifvelsen innehåller, utan man måste gå tillbaka till motiven, hvilka äro att söka, icke blott i innehållet af skrifvelsen, utan äfven i den diskussion, som föregick kamrarnes beslut, de i ämnet väckta motionerna och de utskottsbetänkanden, som deröfver afgåfvos. Jag tror, att om man gör en sådan granskning af hvad i frågan förekommit, skall man finna, att det hufvudsakliga motivet till Riksdagens framställning var, att Riksdagen ansåg de, som före-

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

*Förslag till  
lag angående  
väghållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.*  
(Forts.)

trädesvis hafva gagn af de allmänna vägarne, också böra företrädesvis bidraga till dessa vägars uppehållande, och att det var med tillämpning af denna grundsats, som lindringen i väghållningsbördan för de nu väghållningsskyldige enligt Riksdagens åsigt borde åstadkommas. Fasthåller man denna uppfattning af Riksdagens skrifvelse, tror jag icke, att man kan säga, att Kongl. Maj:t med sitt förslag gått utom det syfte, Riksdagens skrifvelse egde.

Det har nu anmärkts, att förslaget skulle innehålla mer än Riksdagen begärt, då Kongl. Maj:t velat åstadkomma åtgärder äfven för att förbättra vägarne, och att de bidrag, som enligt förslaget skulle upptagas från de nya skatteföremålen, komme att slukas af åtgärderna för vägförbättringar med den påföljd, att ingen lindring eller förmån uppstode för de nuvarande väghållningsskyldige. Så vida man emellertid får antaga, att sträfvandet på landsbygden bör gå ut på att få fördelaktiga kommunikationer, och om förmånen af goda vägar i främsta rummet är en förmån för jorden, så förefaller det mig uppenbart, att det alltid måste vara en fördel för de nu väghållningsskyldige, om utvägar för vägarne förbättring kunna beredas, utan att den nu väghållningspligtiga jorden ytterligare betungas.

Det har vidare sagts, att Kongl. Maj:ts proposition skulle hafva gått utöfver Riksdagens skrifvelse, derutinnan att den velat åstadkomma en utjemning af väghållningsbördan äfven inom den i mantal satta jorden genom att ändra grunderna för väghållningsskyldighetens utgörande så, att mantalet skulle utbytas mot jordtaxeringsvärdet. Jag tror för min del, att ett visst stöd för ett sådant förslag redan ligger i den motion, som gaf anledning till 1876 års riksdagsskrifvelse, och för öfrigt är det alldeles klart, att man vid närmare undersökning af frågan om väghållningsbesväret med hvad dermed står i samband måste finna, huru obillig och otillfredsställande hvarje reglering af väghållningsbördan skulle blifva, som icke ginge ut på ändring af den nuvarande grunden för väghållningsskyldighetens fördelning. I detta afseende behöfver jag endast hänvisa till de i vägkomiténs betänkande upptagna siffror, som utvisa, huru ojemnt väghållningsbesväret nu trycker den i mantal satta jorden. Exempelvis ber jag att få åberopa det i komiténs betänkande påpekade fallet, att i Gefleborgs län ett mantal, det högst beskattade, är taxerad till  $\frac{1}{2}$  million kronor, under det att det lägst beskattade är taxerad till endast 6,400 kronor. Kan det nu anses i någon mån rimligt, att två egendomar af så olika värden skola hafva lika väghållningsskyldighet? Var motivet till 1876 års riksdagsskrifvelse, att de, som företrädesvis begagna vägarne, också böra företrädesvis bidraga till deras underhåll, synes man i denna skrifvelse hafva egt berättigad anledning föreslå sådana åtgärder, hvarigenom en egendom, som är taxerad till 500,000 kronor, får en ökad väghållningsskyldighet i jämförelse med den, som är taxerad till 6,400 kronor.

Jag tror således, att Kongl. Maj:ts förslag i de två nu be-

rörda punkterna likasom i allt öfrigt väsentligt verkligen är byggt på grunden af 1876 års skrifvelse.

De anmärkningar, som här blifvit framställda emot Kongl. Maj:ts förslag, träffa också i sjelfva verket mindre förslaget, sedt i stort, än det förhållandet, att förslaget i *enstaka fall* icke skulle åstadkomma afsedd lindring för de nu väghållningsskyldige eller drabba de nytillkommande skatteföremålen tyngre än som kunde anses önskligt. Det är väl alldeles gifvet, att vid hvilken reform som helst, som berör skattelagstiftningen, det omöjliga kan förekommas, att reformen i speciella fall bereder den ene mindre förmåner än den andre eller hårdare träffar den ene än den andre. Sådant bör derför icke utgöra skäl att afslå förslaget.

För öfrigt hemställer jag till kammaren, huru vida det nu kan vara lämpligt att undanskjuta den här ifrågavarande reformen. Frågan om en rättvisare fördelning af väghållningsbesvären har i ett hundratal år stått på dagordningen. Efter ändlösa strider kom man äntligen vid 1876 års riksdag till ett resultat. På grundvalen af detta resultat har nu ett förslag framlagts, som, om det ock kan gifva anledning till åtskilliga anmärkningar, dock icke på mer än ett ganska måttligt sätt betungar andra beskattningsföremål än dem, som nu bidraga till vägarnes underhåll, och jemnare fördelar väghållningsbördan mellan dessa.

Hvad den nu föredragna punkten särskildt beträffar, ber jag få erinra, att här föreligga flera delvis från hvarandra afvikande förslag: i fråga om de skatteföremål, till hvilka väghållningsskyldigheten skulle utsträckas, Kongl. Maj:ts förslag, utskottets och tvenne reservationer. Jag behöfver icke för kammaren redogöra för skillnaden mellan dessa förslag, men vill endast påpeka, att af dem Kongl. Maj:ts förslag otvifvelaktigt närmast ansluter sig till 1876 års skrifvelse samt har framför de öfriga den fördelen att vara uppställt i positiv och icke i negativ form och slutligen af alla förslagen är det minst vidt gående. I en fråga, sådan som denna, der meningarna äro så delade, föreställer jag mig, att det förslag alltid bör anses hafva företräde, som går minst långt i att rubba de bestående förhållandena.

Herr Sjöcrona: Med anledning af det sista anförandet ber jag endast att få fästa uppmärksamheten derpå, att för närvarande något annat icke är föredraget till afgörande än punkten *a*) i § 6, och att frågan om den positiva eller negativa formen för bestämmande af de nya beskattningsföremålen icke förekommer till behandling förr än vid punkten *d*) af samma paragraf.

Herr Treffenberg: Jag skall börja med att tillkännagifva för kammaren, att jag i infordradt officiellt utlåtande afstyrkt, att vägkomiténs förslag skulle läggas till grund för nädig proposition i ämnet till Riksdagen, och detta hufvudsakligen på den grund att, så länge vår bevillningstadga laborerar med de allmänt erkända brister, hvilka fullständigt och bjert blifvit vid flera tillfällen framhållna och särskildt af professor Rydin uti hans reser-

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärens utgörande på landet.*  
(Forts.)

*Förslag till  
lag angående  
väghållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

vation emot skatteregleringskomiténs förslag, så länge vill jag icke vara med om att utvidga det område, inom hvilket en på jorden hittills uteslutande hvilande börda skulle komma att utjemnas på öfriga skatteobjekt. De iakttagelser, jag sedermera gjort under frågans behandling hos skilda myndigheter och korporationer äfvensom hos särskilda utskottet och nu inom Riksdagen, hafva varit egnade att hos mig ytterligare stadga och stärka öfvertygelsen om rättigheten af denna min åsigt. I ett enskildt sammanträde här i går afton, der frågan debatterades, antyde jag hvad jag nu skall tillåta mig att upprepa, nemligen att det icke synes mig alldeles klart, att, innan man beslutar sig för en så genomgripande reform som den nu föreliggande, hvilken för dess genomförande skulle erfordra högst betydande kostnader — jag erinrar nu endast om kostnaderna för dessa städse återkommande vägdelningar — och hvilken vidare, innan den kan genomföras, måste medföra lång tidsutdrägt och för skilda myndigheter förorsaka oerhördt besvär, man borde ega förvissning derom, att det förslag, som nu blifvit framställt till reformens genomförande, vore omfattadt och gilladt af en allmänare mening, eller åtminstone att den, sedan den visat sina verkningar, kunde påräkna allmänare sympatier. I detta hänseende behöfver jag nu endast hänvisa till de yttranden, som redan i dag fäts här i kammaren af flere framstående representanter för jordbruket och industrien. Med undantag af några få talare, hafva alla ogillat förslaget, och detta icke blott på de skäl, jag nyss antydt, nemligen de stora kostnaderna, tidsutdräkten och besväret, utan hufvudsakligen därför, att man ansett att sjelfva ändamålet med reformen, en rättvis fördelning af bördan, icke skulle vinnas genom antagande af detta förslag. Det är också min mening, och jag anser för den skull, att hvarje fortsatt arbete för frågans lösning på den väg, som nu är inslagen, först af komitén, derefter af Kongl. Maj:t och slutligen af utskottet, skall visa sig vara förspild möda. Om frågan nu faller vid denna riksdag, och sedermera samma grunder åter upptagas i andra mer eller mindre modifierade och förändrade förslag, så skall det helt säkert leda till samma resultat, nemligen att kamrarne icke kunna förena sig om något förslag, bygd på dessa grunder.

Denna öfvertygelse har ledt mig på den tanken, huru vida icke något annat sätt möjligen skulle kunna utfinnas för frågans lösning, så att man kunde hoppas att en gång få denna fråga ur världen. Jag har då för min del trott, att det i alla händelser kunde vara förtjent af en undersökning, om icke denna fråga kunde lösas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det sätt, på hvilket en annan af oss alla känd reform, nemligen ordnandet af skjutsbördan, för några år sedan genomfördes. Vi veta alla, att denna reform, till hvilken jag var en afgjord motståndare, likväl lemnat synnerligen gynnsamt resultat. Så vidt jag nemligen eger kännedom om verkningarna af denna reform, har den varit egnad att åstadkomma allmän tillfredsställelse, utan att den ådragit staten några nämnvärda kostnader, åtminstone i förhållande till det

öfverslag, som rörande denna kostnad gjordes, då skjutskomitén afgaf sitt betänkande. Denna komité hade nemligen beräknat, att, om skjutsbördan skulle öfverflyttas på staten och länen och skjutshållningen ställas på entreprenad, detta skulle medföra en kostnad af något öfver 900,000 kronor, hvaraf staten skulle bidraga med, om jag icke misstinner mig, 544,000 kronor. Såsom herrarne veta, var regeln den, att staten skulle bidraga med hälften och länen med andra hälften. Men i vissa fall, nemligen i län der entreprenadbidragen uppgingo till högre belopp än halfva bevillningen, skulle staten bidraga i något större proportion, nemligen med två tredjedelar, och länen med en tredjedel af det belopp, hvarmed entreprenadkostnaden öfversköt halfva bevillningen. Detta var det förslag, som komitén uppställde och Riksdagen godkände. Men nu har jag af rikshufvudboken funnit att de kostnader, som för skjutshållningen under år 1887 drabbat staten, icke uppgått till mer än i rundt tal 204,000 kronor, således till icke ens hälften af det belopp, komitén hade beräknat att staten skulle få vidkännas. Orsaken till detta gynsamma resultat är utan tvifvel den, att så väl komitén som Riksdagen insågo, att, om bördan uteslutande skulle läggas på staten, kostnaden härför skulle blifva mycket stor, och att därför bördan måste fördelas på staten och länen, på det att härigenom skulle framkallas ett intresse hos länen att nedpressa entreprenadbidragen till ett belopp, som motsvarade den verkliga kostnaden för skjutshållningen. Det har också visat sig, att landstingen vid utfösvandet af den befogenhet, som sålunda blifvit dem tillerkänd att pröfva entreprenadbidragen, hafva förfarit med mycken sparsamhet och vaksamhet, och långt ifrån att hafva varit släpphända vid beviljandet af dylika bidrag, hafva de, så vidt min erfarenhet sträcker sig, endast efter noggrann undersökning af kostnaderna för skjutshållningen inom hvarje särskildt skjutslag, beviljat häreför afpassade ersättningsbidrag. Såsom bekant, bjuder skjutsstadgan för dylika fall, att den, som gifvit det lägsta anbudet på skjutshållningens öfvertagande, skall höras, huru vida han åtnöjes med nedsatt bidrag. I Dalarne har det vid åtskilliga tillfällen inträffat, att sådana nedsättningar skett, men att det i alla fall låtit sig göra att få skjutshållningen utgjord genom entreprenad, hvilket tillgått sålunda, att, då entreprenörerna förklarar sig icke vilja antaga det af landstinget nedsatta anslaget, skjutslagen sjelfva, väl vetande, att, i fall de skulle utgöra skjutsen *in natura*, de skulle förlora bidraget både af staten och länet, då hellre trädt emellan och till entreprenören utgifvit ett så stort fyllnadsbelopp, att han kunnat åtaga sig entreprenaden. Då sådant skett i Dalarne, antager jag att förhållandet varit enahanda på åtskilliga andra ställen.

Här gäller nu spørsmålet, om det icke vore tänkbart, att man kunde ordna den nu föreliggande frågan om våghållningsbesvärets utjemnande på öfriga beskattningsföremål ungefär på samma sätt som skett vid genomförandet af skjutsreformen. Det är gifvet, att i sådant fall skulle våghållningsbesväret ställas på entreprenad, och då jag erinrar herrarne derom, att kostnaderna för vägunderhållet,

*Förslag till lag angående våghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.  
(Forts.)

sådant det var år 1875, blifvit af vägkomitén beräknade till något öfver 5 millioner kronor, så är jag beredd på den invändningen att, om frågan skulle ordnas på de grunder jag nu antydt, detta skulle medföra oerhörda kostnader både för staten och länen. Det kan visserligen vara möjligt, men jag ber dock att härvid få göra några observationer. Först och främst voro nemligen år 1875 både arbetsprisen och prisen på körslor mycket uppdrifna till följd af den då rådande blomstrandeställningen i landet. Vidare ber jag få erinra om, hvad jag ock påpekade vid sammanträdet i går, nemligen att sedan år 1875 väghållningsbesväret, åtminstone i södra och mellersta Sverige, högst betydligt nedgått i följd af jernvägarnes stora utsträckning sedan den tiden. Det är ju en allmänt känd sak, att, der jernvägar dragits fram, der har ock början af vägars underhåll otroligt och i vida större proportion minskats, än den ökats, derigenom att jernvägar framkallat anläggande af en eller annan biväg till stationerna. Förutom detta är det påtagligt, att, då jag här ifrågasätter att detta onus skulle utjemnas på ungefär samma grunder, som skett i fråga om skjutsskyldigheten, jag härvid äfven förutsatt, att landstingens medverkan skulle tagas i anspråk. Man skulle i sådant fall erhålla ett kraftigt korrektiv mot hvarje försök att bringa upp entreprenadbidragen till oskälighöjd.

Jag tror således, att denna väg åtminstone bör försökas och att det alltså skulle vara väl, om Riksdagen ville besluta sig för en skrifvelse till Kongl. Maj:t af ungefär följande innehåll: "att Riksdagen, jemte anmälan att Riksdagen icke kunnat bifalla Kongl. Maj:ts nådiga proposition med förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, tillika i underdånighet anhåller, att Kongl. Maj:t täcktes låta så snart ske kan utreda, om och i hvad mån berörda besvärs utjemnande må kunna verkställas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de grunder, som för skjutsskyldighetens utgörande äro gällande, med de modifikationer allenast, som betingas deraf, att jorden i högre grad än andra beskattningsföremål drager omedelbar och stadigvarande nytta af vägarne, samt derefter till Riksdagen aflåta förnyad nådig proposition i ämnet med förslag till lag angående väghållningsbesvärets på landet ordnande på de grunder, som af berörda utredning må för anledas". Herrarne höra här, att jag fäst särskild vikt derpå, att i den händelse en sådan skrifvelse komme att af Riksdagen aflåtas och en komité blefve tillsatt för att utarbete ett förslag, bygdt på de grunder, jag här framhållit, denna komité skulle taga i betraktande, huru vida icke jorden, med hänsyn till det gagn den mer än andra beskattningsföremål har af vägarne, också skulle till väghållningsbesväret bidraga i ökad proportion än öfriga beskattningsföremål. Såsom herrarne finna, är detta icke något annat än delvis ett nytt uttryck för eller en omklädnad af det beslut, som Östergötlands läns landsting fattat i denna fråga. Enligt detta beslut skulle nemligen jorden väl verkställa vägunderhållet *in natura*, men 50 procent af den uppskattade väghållningskostnaden läggas dels på staten och dels på länen.

Jag tror, att hvar och en, som begripit hvad som skedde år 1865 och som vidare gifvit akt på utvecklingen af förhållandena inom landet sedan den tiden, bör komma till den öfvertygelsen, att här icke blir fred i landet, förr än de på jorden hvilande ovissa besvärerna blifvit efter skäligen grunder utjemnade på alla beskattningsföremål. Detta mål vinnes *icke* genom antagande af Kongl. Maj:ts förslag, men kan möjligen vinnas, om man försöker att ordna frågan på de grunder, som jag här föreslagit. Derigenom skulle nemligen en verklig utjemning kunna ske, och ingen må här mot mig invända, att detta förslag står i strid med det yttrande, jag officiellt afgifvit till Kongl. Maj:t, och för hvilket jag nyss redogjorde, ty enligt detta förslag skulle hälften af bördan läggas på staten och hälften på länen, dock så att jorden skulle komma att, liksom äfven nu sker i fråga om skjutsens utgörande, i större proportion än öfriga beskattningsföremål bidra till väghållningen. Herrarne veta, att så länge bevillningen för fastigheter utgår olika, så länge är jorden skyldig att med dubbelt belopp för sin bevillning mot andra beskattningsföremål bidra till skjutstungan. Nu kan det ju väl hända, att en blifvande komité kommer till det resultat, att det icke är nog med att låta jorden erlägga blott dubbelt för sin bevillning utan kanske 4, 5 eller 6 gånger så mycket eller mera. Detta beror naturligtvis på utredningen, och kan det visas, att jorden i allmänhet har många gånger större nytta af vägarne än öfriga skatteobjekt, så är det ju ingen obillighet deruti, att jorden också får bidra med många gånger större belopp än dessa.

Man har sagt, att om en sådan skrifvelse, som den af mig ifrågasatta, skall afgå, så få vi en ny komité, nya utlåtanden från samtliga landstingen och länsstyrelser, ny bearbetning i kammarkollegium, nytt besvär för Kongl. Maj:t, ny nådig proposition, samt nytt besvär för Riksdagen. Detta är sant. Men jag ber herrarne observera, att det dock fins vissa förutsättningar för det antagande, att, hvad åtminstone den nya komitén angår, dess arbete icke torde bli så synnerligen vidlyftigt. Jag har sett efter, hvilka fungerade såsom ledamöter inom skjutskomitén och vägkomitén, och har funnit att af ledamöterna i den förra komitén ännu lefva f. d. landshöfdingen Ekström, generalpostdirektören Roos, riksdagsmännen C. Ifvarsson och P. O. Hörnfeldt och landssekreteraren C. A. Holmberg, att inom vägkomitén sutto hans excellens greve Ebrensvärd, nuvarande landshöfdingen Berg, öfversten Carl Ericson, förre riksdagsmannen Jan Andersson i Jönvik, Hofmarskalken Patrik Reutersvärd och öfverintendenten Henrik Westin. Det är mycket troligt, att, om Riksdagen beslutar en skrifvelse i det syfte, jag nu antydt, och Kongl. Maj:t kunde finna anledning att ånyo uppdraga komitéarbetet åt samma personer, flere eller färre, hvilka alla hafva erfarenhet och insigter i frågan, arbetet skulle underlättas, så att man kunde få en någorlunda snar lösning af frågan. Enahanda är äfven förhållandet med alla de myndigheter och institutioner, som förut blifvit hörda. De hafva nu mera hunnit sätta sig in i frågan och äfven vunnit erfarenhet rörande

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Förslag till  
lag angående  
våghållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)

det sätt, hvarpå det nya ordnandet af skjutshållningen har verkat, hvilket allt måste underlätta besväret för dessa myndigheter och institutioner.

Emellertid vågar jag icke *nu* framställa något yrkande på bifall till mitt förslag, och detta af två skäl. Det ena är, att jag är osäker, huru vida herr grefven och talmannen kunde finna sig oförhindrad att framställa proposition på detta förslag, då till grund för det samma icke ligger någon i ämnet väckt motion. Jag ber dock att i sammanhang härmed få nämna, att, efter hvad man sagt mig och jag äfven vill minnas, Riksdagen, i anledning af Kongl. Maj:ts tid efter annan aflättna nådiga propositioner angående ordnandet af försvarsväsendet, afgifvit afböjande svar i form af underdåniga skrivelser med anhållan att Kongl. Maj:t måtte låta utarbета och till Riksdagen öfverlemnna nya förslag i den ena eller andra rigtningen. Om jag härutinnan icke misstager mig, torde må hända icke något hinder vare sig i grundlagen eller praxis möta för propositions framställande.

Det andra skälet, hvarför jag dock nu icke vågar yrka på bifall till mitt förslag, är det, att jag icke vet, om och i hvad mån detta förslag kan vara egnadt att tillvinna sig någon allmänna sympati i kammaren. Det skulle därför vara fruktlöst att framställa ett yrkande, innan jag fått tillfälle att utröna, huru härmed förhåller sig. Om, såsom jag antager, frågan vid denna riksdag faller, blir det ju alltid en möjlighet att till nästkommande riksdag åter upptaga mitt förslag i form af motion.

Jag skall för närvarande nöja mig med detta och anhåller nu endast, att herr Forssell ville hafva godheten att gifva mig det af honom utlofvade bakslaget.

Herr Forssell: Jag ber att få tacka den siste ärade talaren, på det språk, som han tycker om, med orden: *rem acu tetigisti*. Situationen har verkligen blifvit klarare genom hans anförande och det förslag, han här framställt. Vi se derigenom bättre, hvad som för ögonblicket är den väsentliga tröstepunkten. Här yrkas å ena sidan afslag å hela Kongl. Maj:ts proposition och å den andra bifall till något af de motförslag, som äro uppställda.

Diskussionen har hittills rört sig dels om 6 § och dels om lagen i dess helhet, kanske något för litet om 6 § och något för mycket om hela lagen. För min del anhåller jag att i fråga om 6 §:s bestämmelser få yrka på bifall till Kongl. Maj:ts proposition. Jag skall icke besvara kammaren med någon vidlyftig redogörelse för den principstrid, som för 13 år sedan och några år derförut fördes emellan Första och Andra Kammaren i denna fråga. Jag behöfver endast erinra derom, att i denna principstrid segrade slutligen Första Kammaren, och att Kongl. Maj:t nu accepterat Första Kammarens åsigt och på denna grundval byggt sitt förslag till 6 §. Det synes mig därför verkligen bäst öfverensstämmande med Första Kammarens sinne för kontinuitet och konsekvens att nu lemna sitt bifall till det kongl. förslag, som kammaren sjelf framkallat.



Det har emellertid sagts, att denna paragraf bör afslås, endast på det att hela lagen så mycket säkrare må falla och därför att lagförslaget innebär mycket mera än ett svar på Riksdagens skrifvelse. Så har man framställt den ena anmärkningen efter den andra emot lagens innehåll. Jag hemställer värdsamt till de ärade talare, som så yttrat sig, huru vida det icke vore bättre att koncentrera sina afslags- och ändringsyrkanden på de ställen, der de passa in. De herrar inom kammaren, som anse, att denna lag vållar en allt för stor apparat genom vägdeleningen, skulle kunna göra sina åsikter gällande vid 37 § eller vid behandlingen af 9 och 10 §§. För min del hör jag verkligen till dem, som anse, att man kunde komma fram till målet med en mycket mindre apparat och framför allt utan att besvära hela landet med en *obligatorisk* vägdelening, och jag kommer att härutinnan göra mina yrkanden om återremiss, då tiden dertill är inne. De af kammarens ledamöter, som åter anse, att först komitén och sedan Kongl. Maj:t gått för långt genom att upptaga till besvarande frågan, icke blott om nya beskattningsföremåls deltagande i vägunderhållet, utan äfven om utjemning af bördorna emellan de nuvarande väghållningsskyldige, hafva rätta stället för dessa anmärkningars framställande vid 10 §, der fråga är om åsättande af vägmantalet. I den diskussion, som vid 10 § kommer att ega rum, är ju det rätta stället att undersöka, huru vida klagan öfver den ojemna fördelningen af bördorna emellan de nuvarande väghållningsskyldige är fullt befogad eller icke, och att sedan tillse, huru vida denna klagan kan afhjelpas på annat sätt än af komitén och sedan af Kongl. Maj:t föreslagits, eller huru vida det t. ex. skulle vara möjligt att, utan att begagna taxeringsvärdet såsom fördelningsgrund, åvägabringa något slags ny förmedling af mantalet. Allt detta har sin tid och sin plats vid 10 §.

Vidare hafva här framhållits åtskilliga anmärkningar emot Kongl. Maj:ts förslag i 5 §, der fråga är om väghållningsdistrikten. En reservation är afgifven vid denna punkt, och olika meningar hafva yttrats af olika myndigheter; och flere talare hafva sagt, att man borde hafva större väghållningsdistrikt än de af Kongl. Maj:t föreslagna. Jag hemställer, huru vida man icke i denna fråga kan få sin mening fram och ärendet fullständigt pröfvadt vid diskussionen just om denna paragraf.

Af ett sådant tillvägagående skulle följa, hvad som ju alltid vore önskvärdt, att Kongl. Maj:t finge veta denna kammares verkliga mening. Om man deremot svarar ett nej till hela förslaget redan vid 6 §, så stannar, så vidt jag kan finna, Kongl. Maj:ts regering i en sådan ovisshetens ställning, från hvilken den knappast på åratals kan komma.

Om man likväl vill antaga, att detta *nej* betyder någonting annat än en önskan, att hela vägfrågan må för all framtid förfalla — och jag vågar nästan antaga, att majoriteten i denna kammare inser, att denna fråga hör till dem, som icke kunna falla, utan som måste på ett eller annat sätt tagas upp igen — om man, säger jag, anser, att detta nej icke har en endast negativ betydelse,

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Förslag till  
lag angående  
väghållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)

så skall det väl hänvisa på ett annat och nytt uppslag till en positiv lösning, och dermed kommer jag nu till det, som jag för min del anser ett afslag på 6 § innebära. Jag tror, att detta afslag verkligen betyder ett mera principiellt motstånd emot det Kongl. förslaget, än det motstånd, som rigtar sig emot det nya vägmantalet, eller det motstånd, som rigtar sig emot den nya vägdeleningen eller motståndet mot förslaget om de nya väghållningsdistrikten, det betyder ett motstånd mot hela det lindringssystem, hvarom 1876 års skrifvelse talar. Afslaget kan innebära en antydan derom, att denna reform borde ävägbringas snarare i den riktning, som angifvits af Östergötlands läns landsting och som blifvit klarare utförd och tydligare utsagd af den siste ärade talaren, representanten för Kopparbergs län. Ty väl är att märka, mine herrar, att då komitén tog Kongl. Maj:ts skrifvelse om hand, frågade den sig i första rummet: huru skall nu tillgå att gifva åt den väghållningsskyldiga jorden det understöd, hvaraf den är i behof, och som skall hemtas från öfriga beskattningsföremål?

Jo, svarade komitén, det måste ske genom att skilja vägbördan i 2 delar: *vägunderhållet in natura* och *öfrig väghållning*, väsentligen väg- och brobyggnader. Vägunderhållet in natura röra vi icke vid, sade komitén, det måste fortfarande utgöras af den i mantal satta jorden, men i den öfriga väghållningskostnaden skola de andra beskattningsföremålen deltaga. På denna grundval är hela det kongl. förslaget byggt.

Nu säger man å den andra sidan: denna lindring är icke nog; detta system för vägbördans lättnad är icke tillräckligt och det leder i tillämpningen till allt för många svårigheter. Bättre är att gifva den äsyftade lindringen i form af en penningersättning, som skall utbetalas till den väghållningsskyldiga jorden, på en gång för vägunderhållet in natura och för vägbyggnaden. Östergötlands läns landsting och de herrar, som här i kammaren representera detta landsting och framfört dess mening, hafva endast antydningssvis i dunkla ord uttalat, huru de tänkt sig att en sådan ersättning äfven för vägunderhållet in natura skulle utgå och fördelas. Den ärade representanten för Kopparbergs län har åter visat oss, hvarthän det systemet komme att leda. Han sade, att man måste säga Kongl. Maj:t, att det enda rätta sättet att lindra jordbrukets väghållningsbörda är att ordna densamma på likadana grunder, efter hvilka man ordnat skjutsbördan. 1 § i Kongl. Maj:ts nådiga stadga om skjutsväsendet lyder sålunda: "All skjuts för resandes befordran bör, så vidt ske kan, på entreprenad upplåtas i enlighet med hvad derom i denna stadga förordnas" ..., och sedan meddelar stadgan bestämmelser, som afse att förekomma en obillig uppdyrkning af entreprenadkostnaden, hvilken fördelas på länens samtliga invånare och på staten. Skall nu vägunderhållet ordnas på samma sätt, då är det af nöden, att så väl vägunderhållet som vägbyggnaden sättes på entreprenad. Jag ber kammarens ledamöter noga betänka, hvar en sådan anordning skulle leda, huru vida det verkligen kunde sägas vara en tillfreds-

ställande grund för lindringen. Man har hittills haft den föreställningen, att vägunderhållets upplåtande på entreprenad skulle uppdrifva kostnaden för detta besvär till någonting alldeles obegränsadt.

De fleste sakkunnige hafva varit öfverens derom, att en dylik anordning vore opraktisk, och det skulle förvåna mig om kammarens ledamöter nu vore redo att godkänna en motsatt åsigt.

Men, säger man nu, må hända är det icke nödvändigt att komma öfver till entreprenadsystemet. Det går ju för sig — och här kommer jag till Östergötlands län landstings antydningar — att låta den indelade jorden hafva sina bördor sådana de äro och låta en nämnd uppskatta detta vägunderhåll och sedermera låta nämnden äfven uppskatta den bidragsskyldighet, som andra beskattningsföremål böra hafva gent emot detta underhåll för att lindra detsamma. Ja, jag frågar eder, mine herrar, hvad vill egentligen en uppskattning af vägunderhållet säga? Det har gjorts en sådan af vissa myndigheter, och vid denna uppskattning har man anmärkt, att den i de flesta fall hvilat på rena fiktioner. Man uppskattar hästdagsverken och karldagsverken, men man tänker sig icke för, huru vida det lilla arbete på några meters väg, som uträttas på en förmiddag eller en eftermiddag, kan vara värdt det genomsnittstal, som sålunda erhållits. Man skall antagligen få ytterst svårt att organisera nämnden så, att denna uppskattning blir rättvis. Vi komma enligt min tanke genom detta system till en vida större kostnad och en vida betänkligare förvirring, än som någonsin kan uppkomma genom det af Kongl. Maj:t föreslagna systemet för lindrings åstadkommande.

Det är åtskilligt annat att anmärka beträffande förslaget att ordna väghållningsbesväret på samma grunder som skjutsväsendet. Bidragsskyldigheten skulle derigenom komma att utsträckas långt utöfver hvad Första Kammaren i 1876 års skrifvelse föreslagit. Derpå lägger jag dock för närvarande ingen vikt. Jag håller mig uteslutande till svårigheten och kostsamheten af det system, hvilket är föreslaget såsom motsättning till komiténs och Kongl. Maj:ts förslag, och jag hemställer till kammarens ledamöter, huru vida det icke vid en förestående omröstning om afslag på lagen eller bifall till densamma kan vara skäl att skarpt hålla i sigte, att det är just detta, hvarom fråga är. Jag vet, att man skall svara mig: afslag yrka vi icke så mycket för att få fram ett kontraförslag, endast för att blifva af med det nuvarande förslaget, blifva af med vägdeleningen och för denna riksdag komma ifrån hela väghållningslagen. Äfven till desse herrar skulle jag kunna rigta den anmärkningen, att bekymret är alldeles öfverflödigt. Vill man krossa förslaget, finnas tillräckligt många punkter kvar efter 6 § och tillräckligt många möjligheter att åstadkomma skiljaktighet emellan de båda kamrarna, för att förslaget för denna riksdag skall kunna förfalla. Men om det faller på det sättet, så faller det verkligen framåt, ty då får Kongl. Maj:t veta, att vissa punkter i lagen kunde i en framtid hafva någon utsigt till framgång, men att andra punkter möta i den ena eller den andra kammaren ett motstånd, som är mer eller mindre öofvervinneligt. Detta sätt

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

att behandla en lag som denna anser jag vara sådant, att det främjar frågans vidare utveckling. Det andra sättet, ett rent afslag, innebär ingenting annat än en tröstlös ovisshet om sakens framgång. Jag yrkar bifall till Kongl. Maj:ts förslag, och då här är yrkadt bifall till utskottets förslag, punkt a, anhåller jag att emot denna punkt få ställa de deremot svarande båda punkterna a och b i Kongl. Maj:ts förslag.

Herr Reuterswärd: Jag hade icke tänkt uppträda i denna fråga, allra minst då tiden är så långt framskriden och här har blifvit sagdt så mycket både för och emot så väl Kongl. Maj:ts förslag som det särskilda utskottets betänkande.

Jag begärde egentligen ordet med anledning deraf, att den näst siste talaren antydde, att han tänkte, då det så låter sig göra, framkomma med ett förslag, att Riksdagen skulle besluta att ännu en gång till Kongl. Maj:t aflåta en underdånig skrifvelse i ämnet. Detta hans förslag kan icke blifva föremål för proposition vid den nu föredragna punkten, men väl vid den första och då skulle man ju kunna tänka sig, att detta förslag möjligen i en hastig vändning vunne kammarens bifall. För min del får jag säga, att utgången i denna fråga må blifva hvilken som helst, så skulle jag minst önska bifall till en sådan skrifvelse. 1876 års skrifvelse tillkom, såsom hvar och en vet, på endast en rösts pluralitet, hvilket bevisar, att kammarens åsigt i denna fråga var mycket delad. Att tankarne i detta ämne äro mycket olika, derom hafva vi i dag fått ytterligare bevis, hvilket vi äfven fått i alla de instanser, der denna fråga varit föremål för pröfning. Herrarne torde påminna sig, att utom de motioner, som blifvit väckta i detta ämne, och utom de diskussioner, som förevarit i denna fråga, så tillsatte Kongl. Maj:t med anledning af Riksdagens skrifvelse en komité, som fick i uppdrag att framkomma med förslag till lag i väghållningsfrågan. Denna komité arbetade i öfver 3 år och jag kan försäkra herrarne, att det var ett kolossalt arbete, hvad omfånget beträffar: Uppgifter och upplysningar inhemtades så väl inom som utom landet. Vi togo icke allenast våra egna erfarenheter utan äfven andra länders, såsom Norges, Preussens, Frankrikes, Italiens; snart sagdt hela Europas lagstiftningar i detta ämne gjordes till föremål för våra forskningar, för att se hvad dessa länder hade åtgjort i denna fråga. Vid första påseendet kan denna fråga tyckas ganska enkel: här är ett stort onus, som ligger på en samhällsklass, hvilket måste lindras genom att vissa uppgifna beskattningsföremål bidra med kontanta penningar. Detta tycker man vara en operation, som låter sig göra på några dagar. Börjar man likväl att på fullt allvar gripa in i denna fråga, skall man erfaras, att vid hvarje punkt möta sådana svårigheter, att det är alldeles absolut omöjligt att strängt kunna hålla sig till Riksdagens skrifvelse. Komiténs högt aktade ordförande, hans excellens grefve Ehrensvärd, som jag ser här närvarande, kan helt säkert intyga, att när vi började med denna vidlyftiga fråga, stötte vi på en mängd svårigheter, hvarigenom vi omöjligen kunde begränsa

vårt åtgörande till hvad Riksdagens skrifvelse innehöll. Vi fingo dock, genom vår ärade ordförandes anhållan hos Kongl. Maj:t, tillåtelse att röra oss på ett något vidsträckt område, än den nämnda skrifvelsen afsåg och Kongl. Maj:t ursprungligen anbefalt komitén. Jag beklagar, att Riksdagen icke gifvit en mera vidsträckt fullmakt i detta afseende. Det är min fulla öfvertygelse, att med den obegränsade tid, som komitén hade till sitt förfogande, ett förslag kunnat framkomma, som varit mera tilltalande, än det nu föreliggande tyckes vara. Komitén var, som sagdt, begränsad till sina åtgöranden, hvarför också dess arbete icke blef så godt, som man kunnat fordra. Jag ber dock att få säga och erkänner det villigt, att de förändringar, som komiténs förslag undergått genom Kongl. Maj:ts behandling, äro verkliga och väsentliga förbättringar, men jag vågar säga, att ytterligare förbättringar hafva företagits, sedan frågan behandlats af det särskilda utskottet. På samma gång är jag skyldig att säga, att en fråga, som inom utskottet mycket allvarligt behandlades, var den, huru vida man borde bibehålla den gamla grunden, nemligen att taga häradena och tingslagen eller om man skulle taga länen och landstingen till enhet för vägunderhållet. Inom komitén ansågs, att man skulle kunna få någon jemnare fördelning af detta onus, och för att icke en eller annan kommun eller ett eller annat landsting skulle få fördelarne och de andra olägenheterna, var det nödvändigt att taga enheten och distrikterna större.

Detta har nu både Kongl. Maj:t och utskottet förändrat sålunda, att de icke allenast föreslagit härad och tingslag såsom väghållningsdistrikt, utan äfven att härad och tingslag skulle för sådant ändamål ytterligare kunna delas, och då vi veta, att exempelvis i Dalarne en enda socken utgör ett tingslag, kan man väl fråga, om det är meningen, att vi måste sönderdela socknar eller göra frågan till en kommunalfråga för att derpå erhålla en lämplig lösning. Något sådant hade åtminstone aldrig komitén fått sig förelagdt, utan dess uppgift var att söka, så vidt sig göra läte, förskaffa lindring åt jordbruket genom att fördela besväret på andra dertill lämpliga skatteföremål. Dermed vill jag visserligen icke hafva sagt, att Riksdagen varit särdeles lycklig i att fixera dessa skatteobjekt, som nu skulle komma i fråga. Ty, såsom någon förut riktigt anmärkt, det speciella skäl, som i denna kammare anfördes för en jordbrukets lindring och en beskattning af andra föremål, var, att dessa nya föremål skulle betunga de väghållningsskyldige, derigenom att de begagnade och förstörde deras vägar. Detta var egentliga sammanhanget af hvad som under diskussionen anfördes här i kammaren. Jag kom sedan att se efter, huru vida dessa verk och inrättningar, dessa grufvor, sågverk, qvarnar o. s. v. verkligen i allmänhet så betunga vägunderhållet, att det vore rättvist och billigt att på dem lägga ett nytt onus, och jag kan säga att i vissa trakter detta är händelsen, men å andra sidan, mine herrar, funnos redan för 13 år sedan i vårt land en stor mängd enskilda kommunikationsleder, jernvägar, kanaler o. s. v. framdragna genom försorg och på bekostnad af dessa verk och

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

inrättningar. Jordbrukarne hafva i de orter, jag känner, endast i högst få undantagsfall gått ned i anläggandet af ifrågavarande jernvägar o. s. v.; det har varit industrien förbehållet att utföra detta, hvilket icke hindrar att äfven jordbrukarne haft stor nytta deraf; tvärt om hafva de varit mycket välkomna såsom trafikanter, en förmån för landtmännen, som i viss grad kan qvitta mot den tunga, som industrien ådragit dem genom begagnandet af deras vägar.

Man har talat om, att förevarande fråga stått på dagordningen sedan 50 eller 100 år tillbaka, och vid den tiden kan man säga, att den var synnerligen befogad, och likväl fans då icke så mycken industriell verksamhet som nu, men dock så mycken att man skulle hafva kunnat taga frågan i betraktande. Då funnos emellertid icke några andra kommunikationsmedel än landsvägarne och på dem måste, såsom sagdt, all trafik ske, ty för 100 år sedan funnos icke ens kanaler. Då var vägarne underhåll ett tungt onus, men nu mera är det icke så afskräckande som vid ofvannämnda tidpunkt. Man kan därför icke med så goda skäl som förut säga, att billigheten fordrar, att lindring beredes åt jordbruket, men skall lindring i alla fall ske, så må den vara sådan, att positiv nytta deraf blir en följd, men icke sådan, att derigenom jordbruket endast får kamrater i olyckan, hvilka utan motsvarande nytta komma att betungas.

Nu har man framhållit, att detta bör betraktas såsom en skatte-regleringsfråga, men detta har Riksdagen förut icke sagt, utan endast, att då en tunga, sådan som den ifrågavarande, åligger en viss klass i samhället, må detta hafva varit rättvist på den tiden, då inga andra skatteföremål funnos, men att nu mera, då äfven andra industrigrenar kommit till utveckling, som begagna sig af ifrågavarande kommunikationsmedel, så må de också till viss grad deltaga i underhållet af vägarne. Detta är både rättvist och billigt, och jag erkänner det, men må då också den för andra ökade bördan komma till nytta, hvilket nu icke är fallet till den grad, som önskligt vore.

Jag sade nyss, att jordbruket i allmänhet icke skulle af de föreslagna förändringarne hafva den ringaste nytta, men likväl innehåller förslaget en sådan bestämmelse, som att alla broar böra från vägdelningen undantagas och bekostas af väggkassan. Komitén hade i sådant afseende föreslagit att endast större broar skulle undantagas, men Kongl. Maj:t föreslår nu, att endast trummor må ingå i vägdelningen. Det är visserligen sant, att detta är en direkt lindring, derigenom att, då det gäller större broar och färjor, dessa, såsom herrarne veta, i de flesta fall tillkommit på det sätt, att de vägfarande betalt en särskild afgift till en bro- eller färjkassa. Det vore meningen, att dessa kassor nu skulle upphöra och få af egarne disponeras till andra ändamål. Bestridas kan icke, att detta skulle för de väghållningsskyldige medföra lindring, men icke på det sätt, som önskligt vore, eller som motsvarade nämnda kassors ursprungliga bestämmelse.

Här har vidare åberopats, hvad som står i bihanget till be-

tänkandet, att en ofantligt stor ojämnhet i bördans fördelning skulle uppkomma, då såsom grund därför antages bevillningen i stället för mantalet, och säkert är, att huru man än gör, kommer förslaget — antagligen genomdrifvet med en eller annan rösts öfvervigt — när det en gång tillämpas, att väcka mycken split och oro öfver hela landet, och skälet härtill är, att man tyvärr icke haft en säker grund att basera hela förslaget på. Man har i det afseendet haft att välja mellan i mantal satt jord — och då har man kunnat se den orimliga skilnad i mantalets värde, som kan vara för handen i samma socken eller åtminstone i samma län — och taxeringsvärdet. Om taxeringsvärdet vore, hvad det borde vara, uppkommet genom en jenn och samvetsgrann värdering, då vore det godt och väl, men vi känna, mine herrar, huru taxeringsvärdet till viss grad och, man kan säga under beklagliga förhållanden, på sina trakter vuxit enormt, därför att egarne till en del egendomar för att komma i åtnjutande af så mycket större lån från rikshypotekskassan, med flit icke satt sig emot, att taxeringsvärdet på egendomen blefve bestämdt så högt som möjligt. Detta är något, som vidlåder många hemman och gör, att det för dem blefve ett ofantligt onus, om taxeringsvärdet skulle läggas till grund för utgörande af väghållningsbesväret. Jag vill endast såsom exempel anföra förhållandet inom Norbergs bergslag, som består af Norbergs malmfält samt åtskilliga hemman, hvilka med ganska betydlig kostnad anlagt jernvägar för att sålunda kunna förså sin malm. De hvilka nu iklädt sig förbindelser för att skaffa orten goda kommunikationer, skulle i en framtid kunna få för vägarne underhåll betala mer än hälften af hvad hela häradet skulle för samma ändamål utgöra, men sådant vore en farlig väg att för framtiden beträda.

Jag vill icke trötta kammaren med något längre anförande, blott ännu en gång anhålla, att kammaren måtte undvika en ny skrifvelse. Vi skulle genom aflåtande af en dylik göra Kongl. Maj:t en särdeles stor otjenst, ty frågan må framkomma i hvilken form som helst, så vågar jag påstå, att det är omöjligt att med de faktorer, på hvilka man nu bör fästa afseende, uppgöra ett förslag, sådant, att om det också väcker belåtenhet hos några, så blifver det dock orsak till missnöje hos de flesta.

Må frågan hellre för denna gång falla, då den ju alltid genom enskild motionär kan upptagas vid en kommande riksdag, men begär icke en ny komité, hvars förslag, sedan det omsider inkommit till Kongl. Maj:t, af Kongl. Maj:t för yttrandes afgifvande sändes till landstingen, hvarifrån det återgår till Kongl. Maj:t, sedan hvarje landsting framkommit med sitt från de öfrigas afvikande förslag. Derefter behandlas förslaget i kammarkollegium, der det också får sin beskärda del af granskning och kritik, och när Kongl. Maj:t sedan aflåtit proposition till Riksdagen, stå vi på samma punkt som nu i dag; d. v. s. vi komma att tvista om hvarje paragraf.

Jag vill icke framställa något yrkande, endast bestämdt afråda från aflåtande af hvarje skrifvelse i frågan.

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Förslag till  
lag angående  
väghållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
lundet.  
(Forts.)

Efter detta anförande hördes rop på proposition.

Herr vice talmannen: Då en ärad talare här framhöll, att det icke skulle vara öfverensstämmande med kammarens värdighet att afslå den nu föredragna punkten, därför att den vore öfverensstämmande med den mening, som inom kammaren gjorde sig gällande vid aflåtande af 1876 års skrifvelse, nödgas jag erinra om innehållet af denna skrifvelse. Den finnes återgifven på pag. 34 i kongl. propositionen. Sedan statsrådet och chefen för civildepartementet der erinrat, att "tid efter annan vid riksdagarne återkommit framställningar om förändring i de gällande lagstadgandena rörande väghållningsbesväret, i syfte att åt den i mantal satta jorden måtte beredas lindring i besvärets utgörande", refererar han Riksdagens skrifvelse på följande sätt: "att Riksdagen funnit den ifrågakända förändringen vara af billigheten påkallad och för sin del ansett den samma lämpligen kunna åvägbringas på det sätt, att deltagande i vägunderhållet i någon viss skälig mån ålades all sådan fast egendom, som nu vore derifrån befriad, äfvensom med fast egendom förenad industriell rörelse jemte grufvor". För mig är det omöjligt att fatta, att den kongl. propositionen och utskottets betänkande, sådant det föreligger, skulle innebära en sådan tillämpning af denna skrifvelse, att kammaren skulle vid skrifvelsens aflåtande redan hafva bundit sig att bifalla ett förslag, sådant som det nu föreliggande. Detta är så omfattande, att det innebär icke allenast ett införande af en mängd nya skatteföremål, utan en fullständig förändring i grunderna för utgörandet af väghållningsbesväret, hvarom skrifvelsen icke innehåller någonting, åtminstone såsom den här är refererad. Det föranleder vidare en vägdeltning öfver hela landet, hvarom icke i skrifvelsen, sådan jag har den för mig, det ringaste är nämndt, men hvilket likväl är af den allra största betydelse. Nu säger visserligen samme ärade talare, att det ju icke är nödvändigt, därför att man bifaller denna paragraf, att uppröra landet genom en ny vägdeltning, men jag har redan fäst uppmärksamheten derpå, att de grunder, som lagförslaget innehåller, ovilkorligen innebär nödvändigheten af en ny vägdeltning. Det låter icke tänka sig, att icke en sådan kommer att begäras och ske öfver allt, och införandet af bestämmelser, hvarigenom den nya vägdeltningen skulle motverkas, strider mot hela förslagets syfte.

Talaren yttrade vidare, att det icke vore nödvändigt att lägga taxeringsvärdet till grund för besvärets utgörande, utan att en ny förmedling af hemmantalet skulle sättas i stället. Jag hemställer till kammaren, om en så svårlöst fråga som denna skulle kunna på framställning under debatten här i kammaren afgöras, om en sådan framställning icke skulle nödvändiggöra en återremiss till utskottet, och huru skulle en sådan återremiss taga sig ut, sedan båda kamrarna genomgått betänkandet och stannat i olika beslut? Jo, på det sätt, att den kammare, som återremitterat frågan, uppmanades af utskottet att fatta beslut.

Samme ärade talare sade äfven, att ett afslag på denna punkt



skulle vara mera principiellt emot all förändring än ett afslag på någon annan punkt, t. ex. den, som angår en ändrad vägindelemning, men kammaren vet mycket väl, att enligt våra former är föredragningen af den första paragrafen nära nog det samma som en föredragning af lagen i dess helhet och gifver anledning till ett generellt bedömande deraf. Den, som yrkar på bifall till eller afslag af denna paragraf, behöfver alldeles icke grunda sitt yrkande på de särskilda förtjenster eller brister, som denna paragraf kan hafva, utan på sin uppfattning af lagen i dess helhet. Om följaktligen kammaren nu afslår denna paragraf, kan dock kammaren aldrig anses hafva ogillat den naturliga bestämmelsen, att all jordbruksfastighet skall deltaga i vägunderhållet, utan kammaren har sagt, att på de grunder, som i lagen i dess helhet äro framställda och genomförda, kan kammaren icke bifalla den samma. Kammarer voterar härvid icke endast öfver den föredragna paragrafen, utan äfven öfver lagen i dess helhet, liksom om den helt och hållet vore föredragen, och det vet kammaren lika väl som jag, att har kammaren antagit *en* paragraf af en lag, återstår intet annat än att behandla de öfriga genom att antingen oförändrade eller med vissa förändringar bifalla dem, men att deremot afslagsyrkanden på någon paragraf, sedan en eller flera sådana blifvit godkända, aldrig med framgång kunna framställas. Sedan är det visserligen en möjlighet att hela frågan faller på olika beslut i båda kamrarne, men jag tycker det då vara öjemförligt mycket bättre att vid den generella debatten helt enkelt säga, att, såsom lagen nu föreligger, anser kammaren den icke kunna antagas, och något annat innebär icke ett afslag på denna paragraf.

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Grefve Strömfelt: Jag beklagar, att en så gammal, högt aktad ledamot af denna kammare som herr Forssell, hvilken är känd för sin fina uppfattning, har, naturligtvis alldeles *ofrivilligt*, låtit komma sig en så grof missuppfattning till last som den, då han nyss yttrade, att det af mig uppläste förslaget, som Östergötlands läns landsting i frågan framställt, skulle endast vara en "dunkel antydan", hvilken representanten på dalabänken, herr Treffenberg, vidare "fullständigt utvecklat". Ungefär så föllo hans ord. Han påstod vidare, att båda förslagen hade påföljden att befria jorden från vägunderhållet och skulle utmynna i "entreprenadauktioner", hvartill väl få af kammarens ledamöter skulle vilja bidraga, och detta, hvad anginge mitt förslag, emedan en uppskattning af besväret icke på annat sätt skulle låta verkställa sig.

Jag ber att i herrarnes minne få återkalla hvad jag sade. Jag uppläste landstingets beslut, "att jorden bör förblifva vid skyldigheten att underhålla vägarne, likväl mot bidrag af t. ex. 50 % af den af särskilda nämnden uppskattade kostnaden" etc. Således står här tydligt, att jorden *förtfarande* skulle bibehållas vid besvärets utgörande och att uppskattning af vägen skulle ske af särskilda nämnden, dervid staten kan genom ombud deltaga". Herr Treffenbergs förslag åter var af den beskaffenhet, att *icke* jorden skulle vara skyldig att vidare hafva detta onus fäst vid sig,

Förslag till  
lag angående  
väghållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)

utan att det skulle aflyttas från jorden, och hans förslag innehöll deremot bestämmelse om entreprenadauktioner. Ehuru de båda förslagen äro alldeles olika, har herr Forssell, skickligt och tydligt som vanligt, begagnat sig af en alldeles omotiverad sammanställning för att riiva omkull dem båda. Felet ligger i kombinationen. Östergötlands läns landsting har aldrig fattat något beslut, som förutsätter entreprenadauktioner, annat än i den händelse, att de väghållningsskyldige jordegarna *fredskas att fullgöra sin väghållningsskyldighet*: i så fall få de betala den, alldeles på samma sätt, som nu sker, eller efter priset vid entreprenadauktion; deri ligger den stora skilnaden; men herr Forssells förfaringssätt passade bra för det resultat, hvartill den ärade talaren ville komma, men det var icke grundadt på sanning.

För min del får jag säga, att jag alldeles icke kan biträda herr Treffenbergs förslag med entreprenadauktioner.

Landstingets förslag var visserligen icke heller, såsom det sades, någon "dunkel antydning" utan ett bestämdt formuleradt förslag, hvilket jag nu för andra gången för den ärade talaren och kammaren uppläst.

Talaren sade vidare, att vi, som uppträdde mot antagandet af denna paragraf, egentligen ville hela lagens fall utan att få något annat i stället. Jag inlägger en bestämd gensaga mot en sådan tolkning af hvad jag sagt. Vi önska, att ett nytt förslag måtte komma fram, men fotadt på andra grunder.

Talaren sade vidare, att om denna punkt afsloges, skulle Kongl. Maj:t icke hafva någon ledning för sitt omdöme vid utarbetande af ett nytt förslag i ämnet. Jag ber att i afseende härför få nämna för de herrar, som icke så länge hafva varit med i riksdagen, att Kongl. Maj:t har att hemta den allra bästa ledning ur protokollen öfver den diskussion, som här förts öfver förslaget i dess helhet, kanske lika bra som den som hemtas af något komitébetänkande, till och med många gånger bättre.

Vidare ber jag att, när den ärade talaren slutligen ville i kammarens minne återföra och för de nya ledamöterna omtala, att kammaren skulle liksom hafva bundit sig genom sitt 1876 fattade beslut, få nämna, att jag väl icke var ledamot af kammaren, då detta beslut fattades, men att jag nyss erfarit, att det skedde med endast en rösts pluralitet; så ringa var enigheten äfven *då* om den framställda principens rättighet.

Ropen på proposition upprepades.

Herr Forssell: Jag ber om ursäkt, därför att jag å nyo begärt ordet, men jag måste replikera två af de senaste talarne.

Då jag tillät mig framhålla det oegentliga och olämpliga i att förlägga ett afslag å hela förslaget vid 6:te §, därför att 6:te § just utgjorde svar på hvad Riksdagen begärt, kan jag icke frångå detta påstående ens efter herr vice talmannens yttrande. Det är onekligt, att Kongl. Maj:t i punkten e) icke gjort andra förändringar i den af Första Kammaren formulerade riksdagsskrifvelsen,

än att de olika kategorier af väghållningsskyldige eller rörelsegrenar, hvarom Riksdagen talat, blifvit mera tydligt angifna.

Förslaget bör således just i denna punkt vara tillfredsställande för Första Kammarans anspråk, och därför skulle det ock vara olyckligt och oegentligt, om man ogillade förslaget i dess helhet just på det ställe, der bifallet snarast vore att förvänta. En sådan utgång skulle vara att beklaga, i synnerhet därför att alla hållpunkter försvunne för bedömandet af frågans nya ställning, då afslaget lika väl kunde anses vara rigtigt mot sjelfva denna 6:te § som mot de §§, 7, 8, 9 m. fl., om hvilka redan nu så vidlyftigt ordats, och sålunda den sista villan blifva värre än den första.

Till den ärade talaren på östgötabanken ber jag att få genmäla, att jag icke tror mig hafva begått någon orätt genom att kombinera Östergötlands läns landstings förslag med det af dalarepresentanten framställda. Vill den ärade representanten hafva ett annat uttryck än *dunkel antydning* i fråga om Östergötlands läns landstings förslag, skall jag förändra mitt omdöme derhän, att det är ett *icke fullt genomtänkt* förslag, och jag tror mig dermed icke säga någon oartighet eller rigta någon förbråelse mot landstinget, ty det fordras sannerligen mera tid, än ett landsting har att förfoga öfver, för att fullständigt genomtänka och utföra ett så viktigt och innehållsdigert reformförslag. Jag kan icke heller frångå den öfvertygelsen, att dalarepresentanten verkligen utfört just detta förslagets konsekvenser. Ty hvad innehåller Östergötlands läns landstings förslag? Jo, den grundtanken, att vägunderhållskostnaden in natura skall till penningvärde uppskattas, och öfriga beskattningsföremål och staten skola efter sådan uppskattning lemna de väghållningsskyldige penningersättning. Men detta innebär ju, att på öfriga beskattningsföremål och staten skall skrivas räkning efter underhållets *verkliga* värde. Huru skall man kunna utröna verkliga värdet af detta underhåll? Huru skall man kunna undvika den faran, att vägunderhållets uppskattade värde så småningom jemkas upp långt öfver hvad det verkligen är värdt? Så vidt jag kan se, endast derigenom att underhållet upplåtes på entreprenad till den minst bjudande. Sålunda kommer man småningom fram till dalarepresentantens förslag. Jag vågar derfor vidhålla min sats, att hans förslag drager ut östgötaförslagets konsekvenser.

Å nyo hördes rop på proposition.

Friherre Barnekow: Jag ber att få tillkännagifva, att jag närmast hyllar samma åsigt som den siste talaren. Jag tror nemligen icke, att det är klokt, att hela detta förslags afgörande sker vid denna punkt, så mycket mer som jag tänker votera för denna punkt; men det finnes många andra punkter, som jag icke vill vara med om.

Här har talats om, att det icke skulle vara kammaren *värdigt* att antaga utskottets förslag, emedan det icke öfverensstämmer

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Förslag till  
lag angående  
väghållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)

med 1876 års skrifvelse. Men, mine herrar, huru långt sträcker sig denna värdighet? Skall jag såsom representant inom kammaren i år vara skyldig att stå till svars för hvad denna kammare skref för 10, 15 å 20 år tillbaka? Jag var icke ledamot af kammaren, då denna skrifvelse afläts, men skall jag ändå anses skyldig att förfäktas densamma? Jag anser, att denna skattereglering bör gå i den rigtning, utskottet föreslagit, och under sådana förhållanden kan jag icke annat än yrka bifall till utskottets förslag i den föredragna punkten.

Herr Sjööcrona: Såsom kammaren behagade erinra sig, slutade herr Forssell sitt anförande med att yrka, att mot utskottets förslag i den nu föredragna punkten a) skulle ställas Kongl. Maj:ts förslag i punkterna a) och b). Mellan dessa båda förslag föreligger icke någon skiljaktighet i sak.

Det är endast af redaktionsskäl, som utskottet ansett sig böra sammanföra punkterna a) och b) i Kongl. Maj:ts förslag till en punkt. Vid sådant förhållande kan jag för min del mycket gerna vara med om att i denna punkt förena mig med herr Forssell i det af honom framställda yrkandet. Då emellertid herr talmannen i alla fall måste framställa proposition på bifall till utskottets förslag, gör det hvarken till eller från, om jag afstår från mitt yrkande, men jag fäster herrarnes uppmärksamhet på, att jag mycket väl kan rösta för bifall till Kongl. Maj:ts förslag i denna del, naturligtvis med bibehållen rätt att i öfrigt yrka bifall till utskottets förslag. Det var af denna anledning jag tog mig friheten att begära ordet; men eftersom jag nu har ordet, ber jag att få erinra, att åtskillige talare med en viss styrka framhållit, att olika åsikter skulle hafva gjort sig gällande i de af landstingen, Kongl. Maj:ts befallningshafvande och kammarkollegium afgifna utlåtanden i frågan, och att detta skulle visa, att förslaget icke vore tillräckligt moget eller färdigt till afgörande. Så är emellertid icke förhållandet, mine herrar! Med undantag af det ofta omnämnda Östergötlands läns landsting hafva landstingen i allmänhet i alla hufvudsakliga delar yttrat sig för en reglering på sätt komitén föreslagit, fastän de i en annan detalj förordat förändringar, ofta i alldeles motsatt rigtning. Så är också förhållandet med länsstyrelserna. De hafva med få undantag yttrat sig i samma rigtning. Allt detta inhemtas af kammarkollegii utlåtande. Kammarkollegium har också, såsom herrarne veta, biträdt en reglering i hufvudsakligen samma rigtning, som den komitén föreslagit. Således förefinnes icke deri något skäl för afslag på hela lagen, hvilken jag fortfarande önskar måtte vinna framgång.

Äfven detta anförande efterföljdes af rop på proposition.

Herr Treffenberg: Jag lofvar att blifva mycket kort och jag ämnar hålla detta löfte. Jag begärde icke ordet för att ingå i en undersökning, huru vida jag tänker klarare öfver den verkliga innebörden af Östergötlands landstings af greve Strömfeldt åbero-

pade förslag, än grefve Strömfelt sjelf. En hvar, som foljt med diskussionen, lærer finna, att det är en himmelsvid skilnad i princip mellan mitt förslag och det af nämnda landsting framställda. Enligt mitt förslag skulle ju hela bördan af vägunderhållet komma att hvila på staten och länet, och väghållningen utbjudas på entreprenad, under det att, enligt Östergötlands läns landstings och grefve Strömfelts förslag, vägunderhållet skulle fortfarande *in natura* utgöras af den i mantal satta jorden och endast en del af tungan ersättas af och fördelas på staten och länet. För den, som vill förstå denna skilnad, är den icke konstig att förstå.

Men det var, som sagdt, icke därför jag begärde ordet, utan för att utfylla en lucka i mitt förra anförande. Åtskilliga ledamöter af kammaren hafva nemligen enskildt uttalat sina farhågor för, att om mitt förslag antoges, och vägunderhållsbesväret utjemnades på samma sätt som skjutstungan, så skulle entreprenadbidragen kunna stiga till obegränsade belopp "ins blaue hinein", och att det icke återstode för staten och länet annat än att blott betala hvad som helst. Den, som föreställer sig detta, har icke satt sig in i saken och ej heller lagt märke till huru jag formulerade mitt förslag. Han kommer icke i häg, att enligt skjutstadgan kan under vissa förhållanden skjutslaget åläggas att *in natura* fullgöra skjutsskyldigheten, nemligen i det fallet att entreprenad icke kan åstadkommas. emedan anbuden äro så höga, att hvarken landstinget eller Kongl. Maj:ts befallningshafvande kunna gå in på att antaga dem. I sådant fall tvingas skjutslagen att fullgöra skjutsskyldigheten *in natura* på gamla sättet. Precis enahanda skulle förhållandet blifva för den händelse väghållnings-skyldigheten utbjödes på entreprenad och antagliga anbud icke erhöles; i sådant fallinge nemligen de gamla väghållningsdistrikten, d. v. s. häradena, utgöra väghållningen såsom förut. Deri har man således ett kraftigt korrektiv mot underhållsbidragens obehöriga stegring. Enligt mitt förslag tror jag också, att det skulle låta sig göra att fortfarande bibehålla de gamla väghållningsdistrikten, så att icke nya och kostsamma vägindelningar behöfde ega rum.

Herr Forssell nämnde, att det för Kongl. Maj:t skulle vara en stor vinst att få veta, i hvilka punkter af det nu framlagda förslaget Riksdagens kamrar icke kunnat blifva ense. Men, mine herrar, om dessa punkter, i hvilka öfverensstämmelse icke kan åstadkommas, just röra sjelfva det vitala i frågan, hvad är då dermed vunnet? Så har här å ena sidan yrkats, att ny vägdelning icke behöfver ske. men å andra sidan att sådan ovilkorligen måste ega rum. Der äro genast olika meningar i en vitalfråga. Vidare har herr Forssell sjelf sagt, att icke taxeringsvärdet utan en förmedling af det åsatta mantalet skulle kunna läggas till grund för utjemnandet af väghållningsbördan emellan jordegarne inbördes. Således äfven här skiljaktiga meningar i en vitalfråga.

Men om nu kamrarna skulle stanna i olika beslut i dessa eller andra dylika frågor, hvad har då Kongl. Maj:t vunnit genom att få veta detta, da all ledning saknas för hvad nytt som bör före-

*Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.  
(Forts.)

slås, på det att öfverenskommelse må kunna åstadkommas? Ingenting, enligt min tanke.

Jag vågar fortfarande icke framställa yrkande om bifall till mitt förslag, då jag icke hört en enda röst höja sig för detsamma; men jag ber att få upprepa, att, om frågan faller nu, jag vid nästa riksdag, om jag då lefver och har samma åsigt som nu, möjligen kommer fram med ett nytt förslag i samma riktning; dock måste jag derjemte tillägga, att, om den utredning, som jag påyrkar, kommer till stånd, men utfaller så, att jag finner förslaget genomförande förenadt med väsentliga olägenheter, jag förbehåller mig full handlingsfrihet.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr grefven och talmannen, att derunder yrkats dels godkännande af inledningen och mom. a) i 6 § af utskottets föreliggande lagförslag, dels, af herr *Forssell*, godkännande af inledningen samt mom. a) och b) i 6 § af Kongl. Maj:ts förslag i ämnet, dels ock afslag å förenämnda delar af utskottets lagförslag.

Härefter gjorde herr grefven och talmannen propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på afslag å ifrågavarande delar af utskottets lagförslag vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf herr grefven och talmannen hemstälde, huruvida kammaren ville till kontraposition dervid antaga bifall till herr *Forsells* yrkande i ämnet, samt förklarade sig finna de härå afgifna svaren hafva utfallit med öfvervägande ja.

Grefve *Strömfelt* och herr *Kockum* äskade emellertid votering jemväl angående kontrapositionens innehåll, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som vill, att vid blifvande votering om afslag å inledningen och mom. a) i 6 § af särskilda utskottets förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet kontrapositionen skall innehålla godkännande af inledningen samt mom. a) och b) i 6 § af Kongl. Maj:ts förslag i ämnet, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner nej, har såsom kontraposition vid nämnda votering antagits godkännande af förenämnda delar af utskottets lagförslag.

Omröstningen företogs, och vid dess slut befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja—66;

Nej—57.

På grund häraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som afslår inledningen och mom. a) i 6 § af särskilda utskottets förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner nej, godkänner kammaren inledningen samt mom. a) och b) i 6 § af Kongl. Maj:ts förslag i ämnet.

Vid slutet af den häröfver anställda omröstningen befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja—77;

Nej—51.

Den fortsatta behandlingen af förevarande utlåtande uppsköts till aftonsammanträdet.

---

Kammaren åtskildes kl. 4,03 e. m.

In fidem

*A. von Krusenstjerna.*

---