

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1891.

Andra Kammaren.

N:o 18.

Fredagen den 13 mars.

Kl. $1\frac{1}{2}$ 2 e. m.

§ 1.

Föredrogs men bordlades å nyo bevilningsutskottets betän-
kande n:o 4.

§ 2.

Till afgörande förelåg till en början statsutskottets utlåtande
n:o 26, i anledning af väckta motioner om anslag till understöd
för anläggande af jernvägar efter det s. k. Kosta-systemet.

I två lika lydande motioner hade herr *W. Brehmer* (motion
n:o 12 inom Första Kammaren) och herr *P. Waldenström* (motion
n:o 95 i Andra Kammaren) föreslagit, att Riksdagen måtte till
Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett belopp af 300,000 kronor, att
i form af anslag användas till understöd för anläggande af jern-
vägar enligt Kosta-systemet på de vilkor, som Kongl. Maj:t kan
finna skälighet att bestämma.

Utskottet hemställde emellertid, att berörda motioner icke
måtte af Riksdagen bifallas.

Efter föredragning af detta ärende anförde:

Herr Waldenström: Jag skall icke gent emot statsutskottets
utlåtande göra något yrkande i denna fråga. Jag har nog också
från början tänkt, att det icke skulle kunna vid denna riksdag
åstadkommas mer, än att uppmärksamheten blefve fäst på be-
fintligheten af jernvägar utaf denna spårvidd och deras betydelse
för landet. Och det gläder mig att se, att utskottet säger, att
»å många orter smalspåriga jernvägar af den konstruktion, mo-
tionärerna omförmält, kunna medföra stort gagn för den bygd,
de genomgå». Jag hoppas, att man en annan riksdag skall komma
att gå vidare på denna väg.

Hvarför jag och den motionär, som väckt samma motion i
Första Kammaren, begärt anslag i stället för lån, har berott der-
uppå, att vi ansett dessa jernvägar mer jemförliga med lands-
vägar än med nu brukliga jernvägar; och då anslag lemnas för
anläggning af landsvägar, hafva vi tänkt, att det också skulle
kunna lemnas anslag för sådana smalspåriga jernvägar. Emel-
lertid skall jag, som sagdt, icke göra något yrkande.

Andra Kammarrens Prot. 1891. N:o 18.

*Om anslag till
understöd för
anläggande af
jernvägar efter
det s. k. Kosta-
systemet.*

*Om anslag till
understöd för
anläggande af
jernvägar efter
det s. k. Kosta-
systemet.*

(Forts.)

Herr vice talmannen Danielson: Jag skall be att i min mån få understödja motionernas syfte, emedan jag anser det vara nödvändigt, att man i vissa fall gör något för att bereda åtskilliga orter möjlighet att få lättare kommunikationer. Det är därför jag hoppas, att, då frågan om anslag till understöd åt enskilda jernvägar kommer före i kammaren, man finge uttaladt, att äfven ett sådant system som det så kallade Kosta-systemet skulle få följa med på samma villkor som nyss nämnda jernvägsanläggningar.

Herr Stjernspetz: Det synes mig, som om statsutskottet egnat för liten uppmärksamhet åt detta i sanning viktiga ärende. Ty man måste här ihågkomma, att anläggningskostnaden för jernvägar efter detta system icke uppgår till mer än ungefär dubbelt så mycket som kostnaden för vanlig landsvägs anläggande. Der-till kommer, att trafiken på en sådan smalspårig bana kan underhållas efter betydligt billigare taxa än trafiken vid våra vanliga jernvägar. Det borde då icke vara svårt att finna, att jernvägar efter detta system kunna rent af ersätta vanliga landsvägar. Hastigheten är visserligen jämförelsevis ringa, då den i allmänhet icke utgör mer än cirka 2 mil i timmen, hvilket ju dock är alldeles tillräckligt för fraktgods, och i jämförelse med vanlig skjuts är ju denna hastighet rätt betydlig. Men denna ringa hastighet gör emellertid, att slitningen af materielen är mycket liten och kolåtgången likaledes obetydlig; ja, man kan i stället för stenkol begagna torf eller hvad annat slags bränsle som helst. Under sådana förhållanden synes det mig icke obilligt, om man för dessa jernvägar begär ett bidrag af staten, såsom i fråga om vanliga landsvägar. Vi uppoffra ju hvarje år, om jag ej missminner mig, ända till 800,000 kronor för anläggandet af nya landsvägar. Men huru mycket bättre vore det ej då, om sådana smalspåriga jernvägar kunde byggas i orter, som hafva brist på kommunikationer, och rent af ersätta landsvägarne. De kunna läggas upp-för temligen starka stigningar. Landsvägarne anläggas numera icke brantare, än att de luta högst en fot på tjugu. Dessa jernvägar kunna deremot byggas med en så skarp lutning som en fot på trettiofem och sålunda gå uppför svagt lutande backar. De kunna äfven göra mycket skarpare krökar än de bredspåriga. Derför kunna de mycket väl ersätta landsvägarne. Jag tror, att lösningen af den invecklade vägåhållningsfrågan skulle betydligt underlättas, i fall staten ville bidraga till anläggandet af sådana jernvägar, i ty att derigenom trafiken på våra landsvägar skulle blifva ofantligt mycket mindre. Dessa jernvägar underhålla också sig sjelfva genom trafikafgifterna. Äfven för jordbruket, som behöfver lättare kommunikationer för afsättningen af sina produkter, skulle dessa jernvägar bereda mycket stora fördelar. Men det är gifvet, att de egentligen böra betraktas såsom tillflöden till

de förutvarande jernvägarna. Särskildt borde de kunna anläggas i sådana trakter, der man ej har råd att skaffa sig bredspåriga jernvägar.

Ehuru motionären icke gjort något yrkande, vågar jag dock, herr talman, anhålla om proposition på återremiss af denna fråga till statsutskottet.

Om anslag till understöd för anläggande af jernvägar efter det s. k. Kosta-systemet.
(Forts.)

Herr Petersson i Boestad: Då den s. k. Kostabanan är belägen inom mitt kommittenskap, så kan jag intyga, att densamma, ehuru ovanligt smalspårig, dock har ganska stor trafik förmåga. Förslag är också uppgjort till byggandet af en sådan bana med 60 centimeters spårvidd mellan Vexjö och Klafveströms bruk. Det var efter samma linie man ämnade anlägga den s. k. Kronobergs kanal, hvilken förut varit på tal i riksdagen. Men nu hafva vi gått ifrån detta kanalsystem såsom om vintern icke tillämpligt och öfvergått till detta s. k. Décauilles jernvägssystem. Vi veta, att i Paris byggdes under verldsutställningen en jernväg efter detta system, och den transporterade milliontals personer och mycket gods under den tid den fans. Dessa jernvägar hafva, enligt mitt förmenande, ganska stor framtid för sig, ty de äro hälften så billiga som andra vanliga smalspåriga och kunna gå i ganska stora kurvor, såsom motionären upplyst, emedan de ha längre lokomotiv med flera hjul än vanliga lokomotiv.

Emellertid är det här begärda anslaget alldeles för litet. Blott för den hos oss tillämnade jernvägen behöfves ett statsanslag eller lån af 300,000 kronor. Nästan halfva kostnadsbeloppet är nu fullteknadt. Vid en kommande riksdag torde vi inkomma med ansökan om statsanslag. Jag skall därför be att till kammarrens åtanke få rekommendera ifrågavarande jernvägssystem. I likhet med herr Stjernspetz anhåller jag att få yrka återremiss af denna fråga.

Herr Persson i Mörarp: Jag förmodar, att den nästföregående talaren hade några anmärkningar att framställa emot utskottets betänkande. Men herrarne torde ursäkta, att jag icke kan upptaga dem till besvarande, då det var mig omöjligt att uppfatta hvad han sade. Det enda, jag under kammarrens sorl var i stånd att höra utaf hans yttrande, var, att han var bosatt i närheten af Kosta jernväg.

Hvad nu ifrågavarande motioner beträffar, så är det, såsom herrarne finna, af motionärerna föreslaget, att staten borde understödja anläggningen af dylika smalspåriga jernvägar genom beviljande af anslag. Hittills har det, om jag undantager ett par fall, endast varit fråga om att med lån understödja enskilda jernvägar, och detta emot den afgift, som staten själf betalar för sina jernvägslån. Det har förefallit utskottet, som om dessa jernvägar, hvarom nu särskildt är fråga, alldeles icke hade den stora bety-

Om anslag till understöd för anläggande af jernvägar efter det s. k. Kosta-systemet.
(Forts.)

denhet, att man skulle göra ett företräde för dessa framför andra. Jag tror ej heller att de förtjena det. Ty ingen lär väl kunna påstå, att de i trafikförmåga eller soliditet öfverträffa de större jernvägarne, som äro byggda med långt betydligare kostnader.

Det var dock icke så mycket för att säga detta som jag begärde ordet, helst motionären icke gjort något yrkande om bifall till sin motion, utan mera i anledning af herr vice talmannens yttrande. Herr Danielson yttrade nemligen, om jag hörde rätt, att man nu borde göra ett uttalande i denna fråga, för att sedan vid behandlingen af frågan rörande låneunderstöd åt enskilda jernvägar förklara, att äfven jernvägar, byggda efter det s. k. Kosta-systemet, finge följa med på samma vilkor som andra enskilda jernvägar. Anmärkande i parentes, att det icke egentligen lär finnas något s. k. Kosta-system, utan att detta blott skall vara en större eller mindre afvikelse från det s. k. franska systemet eller Décauvilles system, ber jag att med afseende å sagda yttrande få såsom min enskilda mening uttala, att jag icke anser dessa jernvägar böra komma i åtnjutande af något låneunderstöd från statens sida, och detta utaf det skäl, att de hvarken med hänsyn till trafikförmågan eller den säkerhet, de erbjuda i afseende på lånebeloppen, kunna mäta sig med de öfriga jernvägarne. Man har beräknat, att medelkostnaden för anläggandet af ifrågakvarande jernvägar skulle uppgå till omkring 12,000 kronor per kilometer. Men, mine herrar, är intresset för en jernvägsanläggning på en ort, der man kan nöja sig med en jernväg utaf ifrågakvarande slag, icke så stort, att man kan åstadkomma 12,000 kronor per kilometer, då kan man verkligen få nöja sig ännu någon tid utan jernväg på den trakten. Dessutom bör man icke glömma, att man just genom att beträda denna väg kan framkalla jernvägar af ifrågakvarande system i sådan mängd, att statens säkerhet för lån, som redan utlemnats till andra jernvägar af större betydighet, rent af äfventyras.

Man har yrkat återremiss på betänkandet. Jag för min del tror dock icke, att förslaget förtjenar en sådan uppmärksamhet, att man å nyo bör taga det i öfvervägande, åtminstone i den form, hvori det nu föreligger.

Jag anhåller därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Pehrson i Törneryd: Jag har icke varit i tillfälle att taga kännedom om den i förevarande fråga hittills förda diskussionen och endast delvis kunnat uppfatta den nästföregående talarrens yttrande. Men jag har erhållit den upplysningen, att från mer än ett håll framställts yrkande om återremiss af detta utskottsbetänkande. Med anledning deraf ber jag att särskildt få betona, att motionärerna icke föreslagit, såsom hittills varit vanligt, statsbidrag till ifrågakvarande jernvägar i form af lån, utan

deras mening är att erhålla statsmedel utan återbetalningsskyldighet. Men då detta torde, hittills åtminstone, vara helt och hållet främmande för Riksdagen och då inga sådana skäl enligt mitt förmenande förelegat, som talat för beträdandet af en dylik väg, så har, såsom kammaren finner, utskottet afstyrkt förslaget.

Härmed vill jag nu icke hafva sagt, att de ifrågakvarande jernvägarne icke skulle kunna blifva till gagn. Jag tror tvärt om, att man i synnerhet på vissa orter i vårt land skall med dem kunna uträtta ganska mycket. Jag föreställer mig, att hvad beträffar tillfredsställandet af behof utaf lokaltrafik sådana banor skola på många ställen i landet visa sig vara till ganska stor nytta. Ur denna synpunkt anser jag, att om de än icke kunna jemföras med de större jernvägarne, hvilka äro starkare byggda och hafva större trafikförmåga, de dock kunna vara af sådan betydhet, att de må förtjena understöd af staten i form af lån, — men också endast i form af lån, — hvarvid dessutom torde kunna ifrågasättas, huruvida lånebeloppet bör för dem blifva det samma som för enskilda jernvägar i allmänhet eller intill hälften af anläggningskostnaden. För min del uttalar jag såsom min enskilda mening, att dessa små jernvägar må hända böra understödjäs af staten i form af lån, men att detta lån bör utgöra något mindre än halfva anläggningskostnaden, exempelvis fjerdedelen af densamma. Och jag tillåter mig tillägga såsom min uppfattning, att, om frågan en annan gång skulle föreläggas Riksdagen i någon sådan form, den då kommit i ett bra mycket bättre och sundare läge.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr Stjernspetz: Gent emot den näst siste ärade talaren ber jag att få framhålla, att det icke finnes det ringaste hinder för regeringen eller kan på något sätt anses olämpligt, att dessa smalspåriga jernvägar erhålla lån af staten i likhet med andra jernvägar. Ty i Riksdagens skrifvelse rörande lån till jernvägsanläggningar finnes icke något föreskrifvet om spårvidden, hvarför också såväl bred- som smalspåriga jernvägar fått och få understöd. Att det nu uppstått ett nytt slags ännu mera smalspåriga jernvägar, torde icke innebära något hinder för, att äfven de kunna komma i åtnjutande af lån från staten, om de nemligen ställa samma betryggande vilkor för deras återbetalande och amortering som andra jernvägar. Jag vill upplysa de ärade talarne om, att dessa smalspåriga jernvägar kunna skötas ytterst anspråkslöst. Deras ekonomiska existens är på grund af de billiga driftkostnaderna sådan, att de icke på långt när äro så äfventyrliga företag som de bredspåriga jernvägarne. Hvad dessa senare beträffar, torde vi hafva haft tillräckligt många exempel på, att de varit tilltagna med onödigt stor trafikförmåga och med för stor lyx i afseende på byggnader och tjenstemän. De äro ofta

Om anslag till understöd för anläggande af jernvägar efter det s. k. Kosta-systemet.
(Forts.)

*Om anslag till
understöd för
anläggande af
jernvägar efter
det s. k. Kosta-
systemet.*

(Forts)

byggda för en trafik, som skulle vara 20 à 30 gånger större än den verkligen är. Dessa smalspåriga jernvägar lemna deremot mycket större trygghet för rentabilitet. Jag vill därför inlägga en bestämd gensaga emot det påståendet, att dessa smalspåriga jernvägar icke skulle kunna erhålla lån af staten.

Hvarför motionärerna begärt, att staten icke skulle lemna lån utan anslag, det är därför, att dessa jernvägar kunna mycket väl jämföras med våra vanliga landsvägar. De kosta i rundt tal endast dubbelt så mycket som dessa senare. Men nog måtte väl en ort vara bra mycket mera gagnad af en jernväg än en landsväg. Och äfven der redan landsvägar finnas, kunna sådana jernvägar i de allra flesta fall byggas utmed dessa och ändock bära sig. Detta visar Kosta-banan. Och jag hoppas, att det skall uppstå flera dylika jernvägar, som praktiskt visa att dessa banor äro fullt rentabla, äfven om de icke kunna påräkna större trafik än våra vanliga landsvägar.

Jag medgifver, att, då det är första gången denna fråga är å bane, det icke är mycket hopp om att få den igenom. Men jag har dock yrkat återremiss, på det statsutskottet måtte taga ännu en gång i öfvervägande, om icke motionärernas förslag vore förtjent af att bifallas; och då vi anslå många hundra tusen kronor om året till anläggandet af nya landsvägar, tycker jag det är blygsamt att begära blott 300,000 för jernvägsanläggningar. Kunde man verkligen vinna något med ett så ringa belopp, så skulle Riksdagen möjligen, eftersom den är så mån om kommunikationernas utveckling, dertill lemna sitt bifall.

Herr Brodin: Äfven jag anser dessa motioner vara förtjenta af större uppmärksamhet, än statsutskottet velat medgifva. För min del vill jag ställa mig på samma ståndpunkt som en föregående talare, då han sade, att dessa jernvägar vore att jämföra mera med landsvägar än med vanliga jernvägar. Ur denna synpunkt låte det mycket väl försvara sig, om staten gäfvé sitt bidrag i form af anslag. När en ny landsväg skall anläggas, beviljar ju staten ett anslag af en viss storlek. Kunde icke staten då också med fullt skäl gifva anslag till sådana mindre, »flyttbara jernvägar» — som är deras rätta benämning — med vilkor att de respektive orterna tillskote återstoden af anläggningskostnaden? Staten skulle icke göra någon större upppoffring, men orterna hade större nytta deraf. Derigenom kunde man också möjligen i många fall undvika byggandet af större och dyrbarare jernvägar. Vi veta ju, hurusom många jernvägar blifvit byggda under sådana förhållanden, att dels statslån blifvit anvisade och dels de respektive orterna fått anstränga sig till det yttersta för att få företaget till stånd, — men när allt blifvit färdigt, har trafiken icke varit så stor, att jernvägen burit sig. Hade man deremot haft en sådan mindre, flyttbar jernväg, så skulle upp-

offringarne för kommunerna och för staten hafva varit mindre och ändamålet lika mycket vunnet som nu. Jag tror således, att, om denna fråga blefve utredd, det skulle visa sig, att i många fall både kommuner och stat skulle hafva fördel af att man nu inginge på motionärernas förslag att bevilja anslag i vissa fall till sådana anläggningar.

På grund häraf förenar jag mig med de talare, som yrkat återremiss.

Herr Lyttkens: Utaf herr Stjernspetz' anförande framgick, att han ansåg, att dessa jernvägar skola fullt bära sig, och att de dessutom skola vara för orterna nyttiga. Det senare påståendet vill jag visst icke bestrida, och jag skall antaga, att han har rätt äfven i det första, men i sådant fall blir innebörden af dessa motioner den, att staten skulle uppoffra dessa 300,000 kronor utan ersättning, och sedan skulle aktieegarne taga utdelningen. Det skulle alltså blifva aktieegarne, som komme att se sig till godo på statens bekostnad. Äro dessa jernvägar af den beskaffenhet, som motionärerna föreställt sig, så bör staten icke uppoffra några penningar på deras anläggning, för att aktieegarne skola få uppbära ränta på statens penningar och aldrig behöfva betala igen dem.

Hvad sjelfva systemet beträffar, delar jag emellertid icke herr Stjernspetz' förhoppningar. För kortare afstånd, då det t. ex. gäller att förbinda ett bruk eller en grufva med en jernvägsstation, torde en dylik jernväg vara lämplig för transporterande af brukets eller grufvans produkter. Men för längre sträckor lämpa dessa banor sig icke, ty de hafva för liten trafikförmåga i förhållande till driftkostnaderna. En del deraf blir nemligen lika stor på dessa som på andra banor. Det behöfves här lokomotivförare och stationsinspektorer lika väl som på andra banor, om man också möjligen kan gifva dem litet mindre lön, och ju större trafiken är, dess bättre ställer sig i detta afseende förhållandet mellan trafikkostnaderna och bruttoinkomsterna. För kortare sträckor, såsom från det i motionerna omnämnda bruket och till en jernvägsstation, kunna ju dylika jernvägar deremot vara mycket lämpliga. Men att staten skulle för dylika rent enskilda intressen göra uppoffringar, kan jag för min del icke finna lämpligt.

Det är äfven en annan orsak, hvarför jag icke kan vara med om att staten skall understödja anläggningen af dylika jernvägar med direkta anslag, och det är den, att man derigenom skulle uppmuntra anläggandet af dylika jernvägar äfven på orter, för hvilka det vore fördelaktigare att få ordentliga jernvägar. Ty om man skulle få i understöd 3,000 kronor per kilometer för anläggningar efter detta system, så är det att befara, att man ej skulle anstränga sig att bygga jernvägar sådana som ortens behof fordra, utan att man skulle anlägga jernvägar af detta slag

Om anslag till understöd för anläggande af jernvägar efter det s. k. Kosta-systemet.
(Forts.)

Om anslag till understöd för anläggande af jernvägar efter det s. k. Kosta-systemet.

(Forts.)

äfvén der de icke äro tillfyllestgörande. För att nu icke uppmuntra till att banor byggas, som sedan visa sig icke uppfylla sitt ändamål, kan jag icke vara med om att bevilja detta anslag.

Hvad åter beträffar frågan om låneunderstöd åt dessa jernvägar, så är det en fråga, som icke nu föreligger. Det torde blifva tids nog att tala om den, när förslaget om låneunderstöd åt enskilda jernvägar inkommer från utskottet. Emellertid ber jag redan nu att få anmärka, att af öfriga jernvägar, som hittills anlagts, så väl bred- som smalspåriga, har staten haft ett särskildt intresse, i det de anlagts så, att de kunna användas för trupptransport, hvarjemte de ålagts att inrätta militärstationer. Men de nu ifrågakvarande jernvägarna hafva så liten trafikförmåga, att de knappt kunna användas för detta ändamål, och därför har staten af dem icke detta intresse.

Herr talman! Hufvudsakligen af det skäl, att, om detta anslag beviljades, dylika banor skulle anläggas, äfvén der de skulle visa sig icke uppfylla sitt ändamål, och då jag anser det orätt att locka folk till dylika företag, tillåter jag mig att yrka bifall till utskottets afstyrkande hemställan.

Herr Ersson i Vestlandaholm: Ehuru jag skulle hafva personlig fördel af förslagets antagande, då jag till och med skulle få station på mina egor, så kan jag dock icke vara med om att gynna dylika jernvägar framför andra. Jag tror, att det vore en farlig väg, som staten skulle beträda, om den sloge in på detta område, och jag yrkar därför bifall till utskottets förslag.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad samt herr talmannen till proposition upptagit de olika yrkandena, biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 3.

Föredrogs och bifölls statsutskottets utlåtande n:r 27, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående afsättande af räntebärande obligationer till nominelt belopp af 3,000,000 kronor till garantifond för aktiebolaget sågverksegrarnes garantiförening.

§ 4.

Om upphäfvande af förordningen ang. förbud mot införsel till riket af varor med o-rigtigursprungs-beteckning den 9 nov. 1888.

Härefter företogs till behandling Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 1 (i samlingen n:o 4), med anledning af väckt motion om upphäfvande af förordningen angående förbud mot införsel till riket af varor med oriktig ursprungs-beteckning den 9 november 1888.

I detta utlåtande hemställde utskottet, att berörda, inom Andra Kammaren af herr A. Lilljeqvist väckta motion, n:o 139, icke måtte till någon kammarens åtgärd föranleda.

I fråga härom anförde nu:

Herr Lilljeqvist: Jag är icke fullt nöjd med den hemställen, som utskottet gjort, utan hade hoppats, att utskottet skulle hafva förordat en skrifvelse till Kongl. Maj:t. Jag får emellertid tacka utskottet för den välvilliga utredning, som detsamma lemnat. På sid. 6 och 7 i betänkandet har utskottet anfört åtskilliga olägenheter, som den nuvarande författningen medför, och äfven uttalat den åsigt, att en omarbetning af densamma är behöflig. Jag har i min hand en förteckning på en mängd fall, som bevisa sanningen af detta utskottets påstående, men jag vill icke uppläsa den, ty jag tror icke, att jag dermed skulle åstadkomma något annat beslut, utan jag skall nöja mig med, att saken blifvit föremål för pröfning, och hoppas, att deraf möjligen kan blifva en följd, att författningen kommer att omarbetas.

Herr talman! Jag har intet yrkande att göra.

Herr grefve Hamilton: Ehuru motionären icke framställt något yrkande, tror jag, att det vore önskvärdt, att frågan något närmare skärskådades. Jag tror detta så mycket mera, som jag ovilkorligen måste ge motionären rätt deri, att de motiv, som utskottet anfört, verkligen skulle kunna gifva skäl för bifall till hans förslag.

Motionären har framhållit, att denna författning väckt ett mycket allmänt missnöje, och utskottet synes gifva honom rätt deri. Ej heller jag vill bestrida, att missnöje funnits, men då detta gäller en ny författning, så bör man icke deraf genast draga den slutsats, att författningen bör upphävas. Det är helt naturligt, att en författning, som träffar gamla och inrotade missbruk, framkallar missnöje, och det är ännu naturligare, att den gör det, om den, för att träffa dessa missbruk, måste rigta sig mot kutymer, som icke i och för sig äro brottsliga. Och detta är här förhållandet. Så väl motionären som utskottet synas hafva utgått från den förutsättningen, att det endast varit fråga om att träffa sådana importörer, som förse varor med oriktig ursprungs-beteckning i sviklig afsigt. Det är verkligen icke endast detta, som är ändamålet. Det är blott den ena sidan af saken. Här har inträffat, att landet öfversvämmats af en mängd jern- och stålvaror, som varit förfärdigade utom landet, men märkta med stämpeln »Eskilstuna», och ibland till och med med intialerna på någon dervarande fabrikant. Det är dylika svikliga förfaringssätt, man å ena sidan vill träffa med författningen. Men å andra sidan har man äfven velat tillgodose en på senare tider i landet uppkommen rörelse, som torde vara fullkomligt befogad, och det är det anspråk hvarje svensk konsument har att, om han utslutande vill använda svenska varor, han då icke skall vilseledas, så att han tror, att de varor, han köper, äro svenska, under det de i

Om upphäfvande af förordningen ang. förbud mot införsel till riket af varor med oriktig ursprungs-beteckning den 9 nov. 1888.

(Forts.)

Om upphäfvande af förordningen ang. förbud mot införsel till riket af varor med o. riktig ursprungs-beteckning den 9 nov. 1888.

(Fotts.)

verkligheten äro utländska. Då denna författning blef ifrågasatt, fick jag i uppdrag af civilministern att anställa undersökningar rörande dessa förhållanden. Medan jag höll på dermed, kom jag att tala med en medlem af Riksdagen. »Hvad mig beträffar», sade han, »kan jag vara säker på, att jag endast använder svenska varor. Det är jag alldeles viss på.» »Hur vet ni det», frågade jag. »Jo», sade han, »jag tar dem der och der, och de äro märkta med det och det namnet.» Jag kunde nu händelsevis, till följd af de efterforskningar jag gjort, upplysa honom, att han endast begagnade sig af tyska varor. Se, mine herrar, det är därför som det icke går att, som motionären förestår, endast rigta sig mot de fall, der uppenbar afsigt att bedraga föreligger. För min del tror jag, att det missnöje, som uppkommit, egentligen beror derpå, att lagstiftningen i vårt land ryggat tillbaka för att konsekvent tillämpa den principen, att, äfven der sådan afsigt *ej* föreligger, införsel af varor med oriktig ursprungs-beteckning icke är tillåten. I de allra flesta länder går lagstiftningen i den riktningen. Så t. ex. i England, der man icke får införa sådana varor, så vida det icke är alldeles bestämdt angifvet, att de äro fabricerade i utlandet. I Nordamerika har man gått ännu längre. Der får man icke införa utländska varor, så framt de icke äro försedda med märken, som utvisa, i hvilket land de äro tillverkade. Jag kan icke finna annat, än att detta borde stadgas äfven här i landet. Jag vet väl, att detta förefaller våra importörer vara en sträng fordran. »Jag sätter ju endast mitt namn och min adress på varan», säga de. »Ja» — har jag sagt åt dem — »men sätt då bredvid att varan är tillverkad t. ex. i Berlin.» Men det vilja de icke, och denna deras motvilja, den ger enligt min tanke en antydning om, att deras kutym att märka varorna med namn och adress icke är så alldeles oskyldig, som man vill låta påskina. Då författningen utarbetades, föreslog jag, att här som i andra länder man skulle förbjuda import af varor med oriktig ursprungs-beteckning, så framt det icke tydligt vore angifvet, att de voro tillverkade i utlandet. Men detta förslag blef icke antaget, utan Kongl. Maj:t insköt en liten mening i lagen, der det heter, att varan icke skulle tagas i beslag, äfven om den vore försedd med oriktig ursprungs-beteckning, så framt denna icke uppenbart vore anbragt å varan i afsigt att vilseleda. Det är denna punkt, som gifvit anledning till missnöjet och som framkallat dessa stora svårigheter. Motionären uppgaf, att han hade en lång förteckning på sådana fall, der en vara blifvit konfiskerad, ehuru det sedermera befunnits att varan icke bort konfiskeras. Jag har också en sådan lång förteckning, och jag skulle kunna, om jag icke derigenom allt för mycket toge kammarens tid i anspråk, visa att de flesta af dessa fall varit sådana, då det varit ytterst tvifvelaktigt, om varan verkligen bort få importeras. Derest hos oss samma principer varit gällande,

som i England, Frankrike och Nordamerika, så hade varan icke fått importeras. Men när dylika frågor dragits under Kongl. Maj:ts pröfning, så har Kongl. Maj:t tillämpat författningen ofantligt liberalt. Ja, det har förekommit många fall, der jag för min del icke funnit den ringaste anledning till befrielse från i författningen stadgade straffbestämmelser, men der emellertid Kongl. Maj:t förklarar, att det icke vore styrkt, att man afsigtligen velat vilseleda. Härigenom har allmänbeten fått den uppfattningen, att tulltjenstemännen tillämpat författningen utan skäl. Härmed vill jag ingalunda påstå, att icke, så länge detta undantag kvarstår i författningen, detsamma äfven bör tolkas liberalt. Jag vill endast betona, att det är just detta undantagsstadgande som vållat all den oreda, öfver hvilken man nu beklagar sig. Vi må dessutom komma i håg huru kort tid — endast omkring 1 ½ år — författningen varit gällande. — Jag är öfvertygad att, när denna Kongl. Maj:ts liberala uppfattning hunnit blifva känd af tulltjenstemännen och en bestämd praxis hunnit att göra sig gällande, en mängd klagomål, som nu förefinnas, skola komma att upphöra. Men det bästa vore dock att alldeles stryka det af mig berörda undantagsstadgandet.

Jag yrkar bifall till utskottets afstyrkande hemställan.

Herr Östberg: Jag kan i det stora hela instämma i de åsikter, som den föregående talaren uttryckte, och hvilka jemväl i det närmaste delats af utskottet.

Motionären har anmärkt och jemväl utskottet har framhållit, att författningen i fråga är sådan, att den icke kunnat tillämpas fullt konsekvent, och att åtminstone ordalagen deri gifvit anledning till olika uppfattning i det ena eller andra fallet. Det har vidare blifvit anmärkt af den föregående talaren, att Kongl. Maj:t eller, rättare sagdt, högsta domstolen ofta tolkat författningen mycket liberalt och lindrigt. Men å andra sidan lär man icke kunna förneka, att de domar, som meddelats, understundom äfven varit ganska hårda och stränga, och det är naturligtvis en brist hos författningen, om den ger anledning till, att samma slags förseelse stundom straffas strängt, stundom mycket lindrigt.

Det är mycket sant, att man i andra länder, der lagar om falsk ursprungsbeteckning äro gällande, bestämt att alla varor, som införas under oriktig ursprungsbeteckning, skola konfiskeras och försäljas eller förstöras. Det är ju också alldeles klart, att man icke gerna kan tillåta införsel i landet af varor med oriktig ursprungsbeteckning. Men äfven om man, såsom tillbörligt är, afser att förekomma att sådana varor importeras, så är det derför enligt min uppfattning alldeles icke nödvändigt att varan skall konfiskeras. Man kan vinna målet med att i tullverket ommärka varan. Det är för öfrigt temligen klart, att just i sådana fall, der varan har ett märke, som icke kan borttagas, der har man

Om upphäfvande af förordningen ang. förbud mot införsel till riket af varor med oriktig ursprungsbeteckning den 9 nov. 1888.

(Forts.)

Om upphäfvande af förordningen ang. förbud mot införsel till riket af vavor med o-riktig ursprungs-beteckning den 9 nov. 1888.

(Forts.)

all anledning att antaga, att importen skett i afsigt att vilseleda, och att således strängare påföljd i sådana fall kan vara fullt befogad. I andra fall, der märket är påklistradt eller utgöres af en etikett, som kan tagas bort, kan ommärkning verkställas i tullen. Om en dylik ommärkning icke kan ske, så bör varan konfiskeras antingen helt och hållet eller till någon del. Så t. ex. kan man från en del maskiner taga bort ett stycke, der märket är inskrifvet.

Den andra synpunkten, som utskottet ansett sig böra beakta, är förordningens ändamål att straffa den, som i sviklig afsigt söker införa varor, å hvilka falsk ursprungsbeteckning blifvit anbringad. En sådan förseelse synes mig kunna bestraffas med lämpligt afpassade böter. Och i sådant fall skulle jag anse både möjligt och lämpligt att tillämpa författningen med största stränghet, så att importör, äfven då han handlat utan sviklig afsigt, men icke iakttagit nödig omtanke, komme att drabbas af bötesansvar.

Utskottet har ansett önskligt och behöfligt, att lagen omarbetas så, att den blir mera klar och tydlig. Emellertid har det icke varit för utskottet möjligt att framkomma med något bestämdt förslag i den vägen, helst utskottet ansett detta ligga utom dess befogenhet, då motionären hemställt om författningens upphäfvande i dess helhet. Dessutom hade detta må hända varit mindre välbetänt, emedan då, såsom den föregående talaren anmärkte, författningen varit gällande så kort tid som ungefär 1½ år, man ännu icke kunnat erhålla tillräcklig erfarenhet om huru den verkar. Efter någon längre tids erfarenhet skall det deremot antagligen blifva lätt för vederbörande att i ämnet införa tidsenliga och ändamålsenliga bestämmelser.

Jag yrkar alltså bifall till utskottets förslag.

Herr Falk: Herr talman! Att den förordning, hvars upphäfvande motionären föreslagit, var af behovet påkallad, derom kan det icke gerna vara mer än en mening. Deremot är förordningens ordalydelse af den beskaffenhet, att den behöfver omarbetas, ty den kan missförstås, och faktiskt är att den, åtminstone i början af sin tillämpning, varit missförstådd. Jag skall be att i det hänseendet få meddela ett exempel. En symaskinsfabrikant behöfde nålar för sina maskiner. Då någon fabrik för tillverkning af de förra icke finnes inom Sverige, nödgades han från Tyskland införskrifva sitt behof, som var temligen betydligt. Vid tullbehandlingen befans hvarje nål vara försedd med den tyske fabrikantens namn, men de paket, eller omslag, hvori nålarne förvarades, voro försedda med den svenske importörens firma. Nu säger författningen i 1 § 2 mom. 2:a punkten, att från utrikes ort för försäljning hit till riket införd vara icke skall vid införseln tagas i beslag och dömas förbruten, då jemte sådan ursprungsbeteckning, som ger varan sken af att vara i Sverige tillverkad, å varan finnes på tydligt och lätt i ögonen fallande

sätt angifvet, att varan är af utländsk tillverkning. Detta var här förhållandet, och följaktligen hade enligt berörda medgifvande det importerade nålpartiet icke bort tagas i beslag. Vederbörande tullkammare dömde emellertid varan förbruten, och detta på den grund att 4 § bestämmer att hvad i förordningen är stadgad gäller ock »i det fall, att den origtiga ursprungsbeteckningen är anbragt å käril eller omslag, i hvilket varan vid införseln förvaras, så vida kärlet eller omslaget är sådant, att varan är afsedd att deri hållas till salu». Och med stöd af denna föreskrift togo vederbörande nålpartiet i beslag.

Om upphäfvande af förordningen ang. förbud mot införsel till riket af varor med o-riktig ursprungsbeteckning den 9 nov. 1888.

(Forts.)

För öfrigt synes mig, att den i frågavarande förordningen saknar ett vilkor för att kunna vara effektiv, nemligen att lagen borde jemte förbudet mot införsel äfven innehålla förbud mot all handel med dessa slags varor inom landet. Naturligtvis kan jag emellertid för min del icke vara med om att besluta förordningens upphäfvande, om jag också anser att en omarbetning vore både nyttig och behöflig. Jag skall därför inskränka mig till att yrka bifall till utskottets afstyrkande hemställan.

Öfverläggningen var härmed slutad; och efter af herr talmannen i sådant afseende gifven proposition bifölls utskottets hemställan.

§ 5.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr	<i>A. Th. Pettersson</i> i							
	Österhaninge	under 14 dagar fr. o. m. den 19 d:s.						
	» <i>C. A. Kumlin</i>	» 9	»	»	»	»	»	16 »
	» <i>A. Andersson</i> i Hakarp	» 14	»	»	»	»	»	23 »
	» <i>J. Sjöberg</i>	» 14	»	»	»	»	»	20 »
	» <i>N. A. Molander</i>	» 14	»	»	»	»	»	17 »
	» <i>O. W. Redelius</i>	» 13	»	»	»	»	»	21 »
	» <i>J. A. Johansson</i> i							
	Strömsberg	» 10	»	»	»	»	»	21 »
	» <i>J. Sjöholm</i>	» 12	»	»	»	»	»	21 »
	» <i>J. W. Lyckholm</i>	» 14	»	»	»	»	»	19 »
	» <i>C. A. Bokström</i>	» 12	»	»	»	»	»	18 »
	» <i>P. Larsson</i> i Fole	» 12	»	»	»	»	»	18 »
och	» <i>L. Norrby</i>	» 12	»	»	»	»	»	18 »

§ 6.

Justerades protokollsutdrag; hvarefter kammarens ledamöter åtskildes kl. 2,30 e. m.

In fidem

A. E. J. Johansson.