

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1892. Andra Kammaren. N:o 45.

Tisdagen den 17 Maj.

Kl. 11 f. m.

§. 1.

Justerades det i kammarens sammanträde den 10 dennes förda protokoll.

§ 2.

Till kammaren hade inkommit följande sjukbetyg, som upplästes:

»Att ledamoten af Riksdagens Andra Kammare, herr Johan Sjöholm, till följd af *Lymphadenitis pedis sinistri* är förhindrad att deltaga uti Riksdagens förhandlingar, intygas

Stockholm den 17 maj 1892.

P. Johansson,
legitim. läkare.»

§ 3.

Bland en gång bordlagda ärenden förekom främst på föredragningslistan statsutskottets utlåtande n:o 79, i anledning af dels kamrarnes beslut i afseende å punkterna 10:o mom. a) och c), 13:o mom. a), 14:o, 20:o mom. b) och d) och 61:o af statsutskottets utlåtande n:o 9, angående regleringen af utgifterna under riksstatens åttonde hufvudtitel, dels ock en af Kongl. Maj:t särskildt aflåten proposition, angående anslag å extra stat för allmänna läroverken och pedagogierna.

Efter det herr talmannen uppropat detta ärende, begärdes ordet af

Herr Persson i Mörarp, som yttrade: Herr talman, mine herrar! Hos kammaren skulle jag vilja göra den vördsamma hemställan, huru vida icke kammaren behagade tillåta att detta ärende, ehuru det icke blifvit bordlagdt mer än en gång, måtte nu få föredragas till afgörande. Man vinner nemligen åtskilligt med tid derpå, att förslaget till statsreglering kan inkomma till Riksdagen så fort som möjligt. Och det råder ingen meningsskiljaktighet hos

utskottets ledamöter i afseende på de ärenden, som afhandlas i detta utskottsbetänkande.

Såsom sagdt hemställer jag därför vördsamt, att kammaren ville tillåta, att detta ärende må genast föredragas till afgörande.

Då icke något yrkande om ärendets ytterligare bordläggning framställdes, föredrogs detsamma af herr talmannen till afgörande, dervid

Punkterna 1 och 2

lades till handlingarne samt

Punkterna 3—5

biföllos.

§ 4.

Föredrogs men blefvo å nyo bordlagda:

statsutskottets utlåtande n:o 80, samt

bevillningsutskottets betänkande n:o 21 och 22.

§ 5.

Föredrogs bevillningsutskottets betänkande n:o 17, angående vissa ännu oafgjorda frågor rörande tullbevillningen.

Under *punkten 1* hemstälde utskottet:

att Riksdagen ville, utan afseende å en af herr J. Anderson i Tenhult, i motion n:o 49 inom Andra Kammaren, gjord framställning om dels upphäfvande af och dels nedsättning i tullen å kaffe och kaffesurrogat, beträffande tullen å nämnda artiklar bifalla hvad Kongl. Maj:ts förslag till tulltaxa under rubrikerna 247 och 248 innehölle.

Ordet begärdes af

Herr Anderson i Tenhult, som yttrade: Herr talman! Sedan Riksdagen för kort tid sedan borttagit tull på en del landtmanna-produkter, kan jag, i den ställning som tullfrågan derigenom kommit, icke nu yrka bifall till min motion. Men jag skall ändå bedja att få säga några ord. Man får ofta inom denna kammare höra, att födoämnen blifvit fördyrade för de mindre bemedlade genom de pålagda tullarne. Jag medgifver, att tullarne i någon mindre mån höjt inköpspriset på spanmål och andra varor, som

kunna produceras inom landet. Men jag påstår, att tullarne verka betydligt mera på sådana varor, som icke kunna produceras i vårt land. Med ledning af statistiska uppgifter har jag i min motion visat, att tullen å spanmål, fläsk, kött, ost, smör, kreatur och potatis för år 1890 uppgått till 8,500,000 kronor. Jag har också i motionen visat, att tullen å kaffe, socker och sirup uppgått till nära dubbelt så stort belopp eller till 15,772,990 kronor. Då kaffe, socker och sirup numera förbrukas i hvarje hem, icke minst i den fattiges koja, har jag i min motion yrkat nedsättning i tullen för sistnämnda varor med större belopp än det, hvartill tullen för landtmannaprodukter belöper sig. Såsom skäl för detta mitt yrkande har jag i motionen framhållit, att vårt jordbruk visserligen behöfver skydd med afseende å sådana alster, som jordbruket i vårt land kan frambringa, men ingalunda hvad sådana varor beträffar, som icke kunna inom landet produceras.

Jag skall, såsom jag redan antydt, icke göra något yrkande.

Vidare anfördes icke. Utskottets hemställan bifölles.

Punkterna 2 och 3.

Biföllos.

§ 6.

Till kammarens afgörande förelåg vidare statsutskottets utlåtande n:o 75, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten jemte i ämnet väckta motioner.

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.*

I en till Riksdagen den 10 sistlidne mars aflåten proposition (n:o 38) hade Kongl. Maj:t, som ansett åtgärder böra vidtagas för anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten, under åberopande af ett propositionen bilagdt protokoll öfver finansärenden för samma dag, bland annat, äskat Riksdagens yttrande öfver ett i berörda protokoll omförmäldt förslag att, för uppehållande genom enskildt bolags försorg af regulier ångbåtsförbindelse hela året om mellan *Trelleborg* och *Sassnitz*, af postmedlen årligen bestrida hälften af det belopp, som kunde erfordras till subvention åt bolaget, under förutsättning att den andra hälften anvisades från tysk sida.

I en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 195) hade åter herr *Elis Nilson* hemställt, att det belopp, som af Kongl. Maj:t i omförmälda proposition (n:o 38) föreslagits skola utgå af postmedel för inrättande af en regulier postförbindelse mellan *Trelleborg* och *Sassnitz*, måtte i stället användas till subvention åt enskildt bolag för bedrifvande af regulier post-, gods- och passageraretrafik hela året om mellan *Ystad* och *Sassnitz*, under förutsättning att den andra hälften af subventionen anvisades från tysk sida.

Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)

Till behandling i sammanhang med dessa förslag hade utskottet slutligen förehaft en af herr *J. H. Dieden* inom Andra Kammarerna väckt motion, n:o 46, angående upprättande genom svenska statens försorg af en daglig och direkt ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Tyskland, för befordrande af post, resande, fraktgods och boskap, med *Malmö* och *Warnemünde* till slutpunkter, m. m.

Under mom. a) af föreliggande utlåtande hemstälde nu utskottet:

»att Riksdagen, med afslag å herrar Nilsons och Diedens motioner, må — under godkännande af det i statsrådsprotokollet öfver finansärenden för den 10 mars 1892 omförmälda förslag om uppehållande genom enskildt bolags försorg af regulier ångfartygsförbindelse hela året om mellan Trelleborg och Sassnitz — anvisa ett belopp, förslagsvis upptaget till högst 91,500 kronor, att af postmedlen årligen utgå för att jemte förut för ändamålet tillgängliga medel, beräknade till 67,000 kronor, användas för bestridande af hälften af det belopp, som erfordras till subvention åt bolaget, under förutsättning att den andra hälften anvisas från tysk sida.»

Vid utlåtandet funnos fogade, bland andra, följande reservationer, nemligen:

af herrar *Persson* i Mörrarp, *Andersson* i Högkil, *Eriksson* i Mörviken, *Ersson* i Vestlandaholm, *Lyttkens*, *Pehrson* i Törneryd, *Persson* i Stallerhult och *von Friesen*, hvilka ansett att utskottet bort hemställa:

att Riksdagen icke måtte för närvarande godkänna det i statsrådsprotokollet öfver finansärenden för den 10 mars 1892 omförmälda förslag om uppehållande genom enskildt bolags försorg af regulier ångfartygsförbindelse hela året om mellan Trelleborg och Sassnitz:

samt af herr *Lasse Jönsson*, som yrkat, att utskottet skulle afgifva följande förslag:

att Riksdagen, med afslag å Kongl. Maj:ts nu ifrågavarande proposition, måtte i skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t må till nästkommande Riksdag inkomma med nytt förslag i ämnet, grundadt på fullständig utredning så väl af vårt lands marknad i utlandet för ej allenast kreatur än äfven andra landtmannaprodukter, som ock af de på grund häraf lämpligaste ändpunkter på Sveriges och Tysklands kuster.

Härförutom hade herr *Jönsson* i Hof låtit anteckna, att han icke deltagit i slutbehandlingen af ifrågavarande moment.

Efter det utskottets hemställan blifvit uppläst, lemnades ordet till

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet friherre von Essen, hvilken yttrade: Herr talman, mine herrar! Redan sedan många år tillbaka har inom handelsverlden, bland affärsmän, ett intresse gjort sig gällande för att kunna åstadkomma en förbättrad samfärdsel mellan Sverige och kontinenten. Men det har dröjt ganska länge, innan den stora allmänheten kommit att omfatta tanken derpå med något större intresse. Nu tror jag likväl, att den tid är kommen, att den allmänna meningen ibland flertalet af de män, som äro angelägna om Sveriges utveckling, börjar anse det nödvändigt, att Sverige också ställes uti en snabb och sjelfständig förbindelse med fastlandet och ställer sig oberoende till en viss grad af — man kan nästan säga — den *enda* kommunikation med fastlandet, hvilken nu är att tillgå vintertiden, nemligen den öfver Danmark. Under de första åren, som denna fråga behandlats, har den tidsskilnad, som skulle uppstå mellan en direktare förbindelse från Stockholm till Berlin, och den, som går öfver Danmark, varit högst betydlig. Sedan nu Danmark bestämt sig för att avägabringa en lättare och hastigare nattförbindelse öfver Gjedser, blir tidsskilnaden mellan den här föreslagna förbindelsen och den danska, vare sig man reser öfver Malmö—Köpenhamn, eller öfver Helsingborg—Helsingör icke så betydlig; men den blir ändå tillräcklig för att väl motivera detta förslag. Skilnaden mellan den tid, som åtginge för resa från Stockholm till Berlin enligt det förslag, hvilket nu föreligger till Riksdagens pröfning, och den restid, som erfordrades, om man toge vägen öfver Danmark via Gjedser, är likväl icke mindre än 10 timmar 34 minuter, i ty att för en resa från Stockholm till Berlin öfver Danmark och Gjedser åtginge 37 timmar 4 minuter, men för en dylik resa öfver Sassnitz, med den nu föreslagna linien 26 timmar 30 minuter. För resa tillbaka, från Berlin till Stockholm, åtgå för närvarande 36 timmar 55 minuter; men på den nu föreslagna linien skulle resan kunna företagas på 26 timmar 50 minuter; 10 timmars besparing i tid, är ingen obetydlig sak hvarken för den resande eller för affärsmannen eller för postförbindelsen. I alla dessa hänseenden betyder en sådan tidsbesparing ganska mycket. Dessutom medför linien öfver Gjedser ett ombyte under natten, hvilket är för den resande ganska obehämligt. Resande måste dessutom från Berlin till Stockholm & vise versa på Gjedserns linie underkasta sig två natters resa, då deremot den nu föreslagna linien erbjuder tillfälle att afresa på morgonen och endast en natt behöfver åtgå, hvilket är för persontrafiken en väsentlig fördel. Man kan icke heller förneka, att för den mindre godstrafiken, som enligt förslaget skulle komma att följa denna trade, det blefve en synnerlig fördel. För vissa artiklar, i synnerhet sådana som kunna befordras som ilgods, erfordras en snabbare och direktare förbindelse. Jag nämner sådant mindre gods som smör, ost, ägg, fogel, fisk, kräftor, frukt, blommor, etc. Jag skulle kunna räkna upp många artiklar, som äro afsedda till konsumtion och äro goda afsettningsartiklar för Berlin och till och med äfven för Wien och hvilka kunna befordras på denna väg och särskildt erfordra en

Angående anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten.
(Forts.)

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

snabbare förbindelse med kontinenten. För importen af vissa varor kan det också sägas vara en fördel att få en direkt kommunikation. För Sverige vore det fördel att få denna transport direkt från Tyskland, så att ingen behöfver fingra på den under vägen. Jag menar genom speditjons- och andra omkostnader, som alltid drabba en vara, när den passerar genom andra händer. Det kan icke hjälpas, att trafiken från Frankrike går sin gamla väg och varorna blifva tyska, när de passera tysk exporthamn, liksom de bli danska, när de passera Danmark. Men jag får fästa herrarnes uppmärksamhet på att de alltid bli fördyrade genom expeditionen, och när de skola passera genom Danmark, ske ofta sjelfva uppköpen i Danmark, och det är då danskar, som taga vinsten af handeln. Får man i stället en direkt förbindelse till Tyskland, blir detta icke förhållandet.

Ur dessa synpunkter, och med hänsyn till den snabbhet, som skulle vinnas, har Kongl. Maj:t ansett lämpligt att framlägga inför Riksdagen detta förslag, sedan det blifvit grundligt pröfvadt och undersökt och vederbörande myndigheter och öfriga personer, som velat yttra sig i frågan, blifvit hörda. Det har sagts man och man emellan, och jag tror äfven i en och annan tidning, att detta förslag icke är tillräckligt utredt. Herrarne se denna lunta, som innehåller alla papperen rörande förslaget, och den innehåller mellan 30—40 yttranden och betänkanden. Under den tid jag varit finansminister, har jag aldrig haft till behandling något ärende, som varit underkastadt en så grundlig utredning som denna sak. Jag vet nog, hvar bristfälligheten i utredning skulle anses ligga. Det är en på senaste tiden af mycket naturliga anledningar framkommen åsigt om nödvändigheten att befordra vår kreatursexport, och det skulle vara en särskild utredning om den saken, och det har framställts såsom särskildt trängande, sedan exportförbudet från England har inträdt. Jag medgifver att derigenom tillkommit en omständighet, som kan anses vara af stor betydelse, men jag tror, att hvar och en måste inse, att med de stora pretentioner, som af de resande numera ställas på komfort, kan man icke få någon större turistström eller sådana personer, som vilja resa beqvämt, att fara på en sådan linie, om man belastar ångbåtarna med kreatur i större skala.

Dessutom skola dessa båda slag af båtar vara inredda på olika sätt, allt efter som de äro afsedda för det ena eller det andra ändamålet. Egentliga passagerarebåtar äro för dyra, och dessutom för snabbgående för att vara lämpliga för kreatursexport i någon betydande grad. Fraktbåtar behöfva ej gå med samma fart. Det är en onödig kolförbrukning att drifva dem så hastigt, som det måste ske med person- eller postbåtar. Jag tror därför för min enskilda del, att man måste i hufvudsak skilja mellan dessa båda slag af båtar, något som dock icke hindrar, att — såsom ock en af mig till statsutskottet lemnad promemoria visar — passagerarebåtarna kunna föra ett mindre antal kreatur — utan att detta vållar passagerarne någon egentlig olägenhet — men visserligen endast ett mindre antal, ett dussin på sin höjd. Deremot kunna de föra in-

till 50 tons gods. De äro således för ilgodstransport särdeles lämpliga.

För att nu beröra denna fråga i allmänna drag, ber jag få framhålla att — såsom kammarens ledamöter säkert observerat — det är afsedt, att två båtar skulle ombesörja de ordinarie turerna, hvarjemte en reservbåt skulle finnas. Under sommaren skulle dock endast en båt behövas för de ordinarie turerna; de båda andra skulle få gå någonstades i närheten. Det vore icke något hinder för, att reservbåten, som icke behöfde vara till hands för ögonblicket, kunde vara byggd så, att den lämpade sig mera för fraktfart och kreaturstransport. Den skulle icke insättas som ersättning för de andra båtarna, annat än i undantagsfall. Den kunde bedriva fraktfart antingen på linien Malmö—Warnemünde eller på denna linie. Härom är dock ej nu egentligen fråga. Jag har blott velat antyda, att detta låter tänka sig.

Jag nämnde nyss, att det tyckes vara ett temligen allmänt intresse för, att en kortare förbindelse mellan Sverige och kontinenten komme till stånd. Men hvilken skall den förbättrade leden vara? Ja, derom dela sig meningarne. Och då slita de sönder sig sins emellan, och det kan hända, att just de, som äro mest intresserade af att saken måtte komma till stånd, äfven ha särskilda intressen att bevaka, och därför icke kunna förena sig om en gemensam linie. Derigenom kan möjligen frågans fall vållas. Ju längre saken uppskjutes, dess säkrare är det, att från annat håll bedrivnes, med all möjlig kraft och verkan, en utveckling af transportväsendet, dock så, att den *direkta* förbindelsen, Sverige—kontinenten, ej vinnes.

I valet mellan de olika linier, som blifvit ifrågasatta, Malmö—Warnemünde, Trelleborg—Sassnitz, eller Ystad—Sassnitz, har Kongl. Maj:t stannat, som känt är, vid Trelleborg—Sassnitz, och detta på grund af alla officiella myndigheters samstämmiga tillstyrkande.

Hvad först beträffar linien Malmö—Warnemünde, så har lotsstyrelsen sagt, att isförhållandena i Öresund alltid äro sämre än söder om Skåne. När man kastar en blick på Flintrännan, inloppet till Malmö, kan man förstå, att der skall vara ishinder mer än söder om Skåne, ehuru detta hinder genom isbrytaren kan något undanrödjas. Vid disigt väder och mörker anses det vara svårt under vissa årstider att göra de kursförändringar, som behövas för att inlöpa i Malmö hamn. Slutligen kan det ej nekas, att det för passageraretrafiken skall vara menligt att hafva så lång sjöfart som det här måste blifva. Afståndet mellan Malmö och Warnemünde är 95½ sjömil, hvartill behöfves 5 timmar, 37 minuter. För vägen Trelleborg—Sassnitz, som utgör 55 sjömil, ätga 3 timmar, 14 minuter. Denna tidsskilnad tyckes måhända icke vara betydlig — något öfver 2 timmar — men för en sjösjuk passagerare, är detta tillräckligt för, att han skall välja den kortare vägen. Jag är viss om, att de, som lida af sjösjuka, skulle föredraga vägen öfver Gjedser från Warnemünde än öfver Malmö.

Dessa skäl kunde redan tala tillräckligt för eliminerandet af

Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

Malmö—Warnemünde, då fråga är om post- och personförbindelse med kontinenten. Men det viktigaste skälet är, att tyska regeringen förklarar, att någon subvention från tysk sida ej lemnas till någon annan linie än den, som går öfver Sassnitz. Detta är, synes mig, nästan afgörande för frågan.

Hvad åter beträffar valet af Sassnitz såsom hamn, så hafva deremot ganska många anmärkningar framställts, så väl genom tidningar, som äfven på andra sätt. Gent emot dessa anmärkningar, anhåller jag blott att få erinra om hvad som meddelats af officiella myndigheter:

att, enligt hvad dagliga observationer angående isförhållandena i Sassnitzbugten under de senaste nio åren, samt sedan år 1889, då hamnarbetet i Sassnitz påbörjades, uti sjelfva hamnen, gifve vid handen, denna, så långt tillbaka observationerna sträckte sig, kunnat äfven vid de i detta hänseende ogynnsammaste isförhållandena anlöpas af hvilket ångfartyg som helst; detta torde alltså vara odisputabelt;

att kusten i närheten af Sassnitz vore fullkomligt fri från grund, och Sassnitz' hamn äfven under ofördelaktiga vindförhållanden lätt att angöra, detta är ett yttrande af officiella myndigheter, som icke är lätt att underkänna; samt

att hamnen redan i sitt nuvarande skick kunde lemna skydd för så stora fartyg som de ifrågasatta postångarne, något som äfven minister Lagerheim, på grund af officiella uppgifter från Berlin, intygat. Äfven har af officiella myndigheter anförts, att hamnens djup är 5 meter vid inloppet, och der innanför $4\frac{3}{4}$ meter.

Nu har landtdagen, såsom af Kongl. Majts proposition framgår, beslutat utbetala ej mindre än 1,013,000 mark till utvidgning af hamnen vid Sassnitz, samt 95,000 mark till komplettering af anstalterna för öfverfarten från Altefähr till Stralsund, hvarjente regeringen har för afsigt att af lånta medel till belopp af 985,000 mark åstadkomma förbindelse mellan hamnen vid Sassnitz och jernvägsstationen i Crampas. Af en teckning, som finnes tillgänglig i sammanbindningsbanan, torde herrarne hafva fått en föreställning om denna jernvägsförbindelse. Hamnen ligger lågt, Crampas station deremot högt upp. Meningen är nu att bygga en chaussé dit upp, hvilken chaussé skulle blifva färdig snart. Då skulle en jernväg anläggas upp till Crampas. Jag kan härtill lägga, för deras räkning, som ej närmare känna förhållandena, att ifrån Altefähr, der en färja går öfver till Stralsund, är en jernväg öfver Bergen. Denna bana, Crampas—Bergen—Altefähr är en sekundärbana och har ej blifvit satt i tillfälle att drifva snälltägsfart. Men från Altefähr till Crampas ombygges den för drifvandet af nämnda fart, och nya skenor läggas in. Den lär blifva färdig inom kort.

Genom nyligen erhållet telegram har jag fått mig meddeladt, att, beträffande transport af kreatur, inga hinder möte vid ankomst till Sassnitz, utan frakten kan gå oomlastad till Berlin.

Jag nämnde, att det blifvit många offentliga förklaringar afgifna derom, att icke någon subvention lemnas af Tyskland till

någon annan linie än den från Sassnitz, för hvilken Tyskland nedlagt så stora kostnader. Hvad brobyggnaden beträffar, har den af alla på Rügen ansetts som en själfklar sak. Vice presidenten W. Benda har upprepade gånger försäkrat, att broanläggningen vore lika säker som hamnbyggnaden vid Sassnitz, och inspektören för hamnarbetena, Voss, har anställts att omedelbart efter hamnens avslutande äfven börja med brobyggnaden.

När nu Preussen gjort så stora uppoffringar, som jag nämnt, kan man säga, att det vore på tiden, att Sverige afgåfve ett svar, om det vill mottaga den erbjudna handen. Skall man nu afslå frågan och säga: Vi vilja se om Preussen skall göra det och det? Skall då Preussen göra allt först och Sverige ändå möjligtvis draga sig tillbaka? Jag tycker för min del, att det vore rimligt, om, när man sett så kraftiga bevis på tillmötesgående från den ena sidan, man också å den andra sidan vore beredd att mottaga den erbjudna handen.

I valet angående den punkt, som skulle vara från svensk sida den rätta, har regeringen, såsom nämnt, stannat för Trelleborg. Och detta har skett icke så mycket därför, att åtskilliga myndigheter yttrat sig för Trelleborgs hamn. Denna är ju, som vi veta, i ett ganska ofullständigt skick i närvarande stund, ehuru den under 26 år stått emot ganska svåra stormar. Det egendomliga är, att det stormar ej der så mycket som på andra ställen. Äfven om blåsten är ganska stark, har det icke så stor effekt på vågorna, och vattnet är i själfva hamnen till följd af det skyddande landgrundet, ganska lugnt och stilla. Jag kan för min del ej jäfva de myndigheters yttranden, som på ort och ställe undersökt förhållandena och enstämmigt förklarat att så är. Denna åsigt om Trelleborgs hamn, såsom lättare att angöra i stormigt väder, har uttalats af lotskaptenen i Malnö lotsfördelning, Ramsten, chefen för sjökarteverket, kommandören Th. Arwidsson, föreståndaren för nautisk-meteorologiska byrån, f. d. kommandörkaptenen F. Malmberg samt i viss mån äfven af statsrådet friherre von Otter. Deremot måste man villigt erkänna, att Ystads hamn i fråga om soliditet, djup och andra bekvämligheter har afgjort företrädde framför Trelleborgs. Men i Trelleborg hafva stadsfullmäktige beslutat fullgöra alla de fordringar, som man kan ställa på förbättrandet af Trelleborgs hamn. Det heter nemligen i deras beslut, att, derest den ifrågasatta postförbindelsen mellan Sverige och Tyskland komme att ledas öfver Trelleborg, ofördröjligen efter underrättelse härom låta anlägga en för två större postångare afsedd bekväm tilläggsbrygga och derintill från yttre bassinen fördjupa hamnen till minst 16 fot (4,8 meter) äfvensom uppföra nödigt visitationshus, och att för öfrigt, så långt stadens förmåga räckte, uppfylla de anspråk, vederbörande kunde framställa.

Huru långt stadens förmåga sträcker sig, kan jag ej bedöma. Men att den vill anstränga sig tilli det yttersta, är säkert.

Det egentliga skälet, hvarför jag tillätit mig att tillstyrka Kongl. Maj:t att välja Trelleborg såsom utgångspunkt, ligger dock ej i hamnförhållandena, utan i omständigheter, som sammanhånga

Angående anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten.
(Forts.)

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

med de svenska jernvägarne. Ystads hamn har tjenat i många år och kan göra det fortfarande. Men om man kastar en blick på kartan och ser, huru de svenska jernvägarne gå, skall man finna fördelen af att välja Trelleborg. Det är föreslaget, att en bana, Hör—Bjersjölagård skulle anläggas. Derigenom skulle visserligen afståndet mellan Stockholm och Ystad blifva 5 kilometer kortare än afståndet mellan Stockholm och Trelleborg. Det är sant, att trafiken skulle komma cirka 3—5 minuter hastigare än på linien Lund—Trelleborg och något hastigare än på linien Malmö—Trelleborg. Men då tåget kommer till Hör, måste ett särskildt tåg fortsätta till Malmö. Malmö kan icke undvika att få direkt förbindelse. För hvarje tåg, som kommer från Stockholm och passerar Hör, eller tvärtom, skall ett tåg från Malmö möta, så att Malmö kommer att få fördel af denna förbindelse med utlandet; det kan icke hjelpas, och det kostar pengar. Dessutom måste vestra Sverige från Engelholmssidan ställas i förbindelse, antingen fram till Hör, såsom jag nyss nämnde, eller rättare till Eslöf, för att kunna få del af den snabbare förbindelsen med utlandet. Detta kan icke ske annat än på enskild bana öfver Teckomatorp, och i så fall måste denna bana ha ersättning derför. Ty sådana snabba tåg inbringa icke så mycket penningar, som de kosta. Dessa förhållanden hafva för mig varit afgörande i afseende på valet af Trelleborg. Jag anser, att man bör taga hänsyn till, att Malmö är Sveriges tredje stad och bör tillgodoses med en lätt och bekväm förbindelse. Det blir dyrt, om man skall förena vestra Skåne med denna snabba förbindelse. Det är verkligen ett hufvudsak, synes mig, som är att beakta.

Nu är det ifrågasatt af Kongl. Maj:t, att Riksdagen skulle yttra sig öfver denna subvention och besluta i afseende på anslaget till jernvägarne. Om Riksdagen blott bifaller frågan, kan det vara temligen likgiltigt, hvilketdera förslaget man väljer, Kongl. Maj:ts eller utskottets. Men hvad anslaget till jernvägarne beträffar, synes den sparsamhet utskottet visat, icke hafva varit synnerligen klokt beräknad. Men detta gör, vore jag frestad att säga, dock icke så mycket, om anslaget beviljas i sin helhet eller icke. Blir blott frågan bifallen, tränger sig saken ovillkorligt fram. Som herrarne torde hafva uppmärksammat, har Kongl. Maj:t föreslagit anvisandet af 225,000 kronor i och för anordnandet af nya nattåg, som skulle gå på andra tider än de nuvarande. Derför behöfvas bostäder och postkurar åt bevakningen på bandelen Hästveda—Nässjö och i Vermland på en sträcka. Det är naturligtvis möjligt för jernvägsstyrelsen att för en tid hyra in banvakterna; i ena fallet är det en ränta, i det andra ett kapital.

Jag ber i sammanhang härmed att få nämna en sak, som är ganska vigtig och bör intressera hela mellersta och vestra Sverige. Enligt nuvarande anordning afgår ifrån Malmö ett nattåg vid 3-tiden och är staldt i mycket god förbindelse med alla lokaltåg, som ansluta i södra Skåne och Småland. Enligt den nu föreslagna tidtabellen skulle afgången från Malmö bestämmas senare, kl. 7,26 e. m. Derigenom skulle nästan alla enskilda jernvägar i

södra Sverige, som hade anslutning till det uppgående nattåget, nödgas hafva nattågsförbindelse, hvilket för dem skulle blifva ganska kostsamt och obehvämt. Man har därför tänkt att införa genomgående dagtåg i båda riktningarna på linien Stockholm—Malmö; med detta kunde då de enskilda banorna vinna direkt anslutning. Följden deraf blir, att resan kan ske billigare; ty dagsnålltåg blifva billigare. En stor fördel för mellersta och vestra Sverige vunnas genom denna anordning. Då tåget kommer till Nässjö, kan det lätt ställas i förbindelse med tåget Nässjö—Falköping och Laxå; genom att öfverflytta den direkta anslutningen mellan södra Sverige samt Vermland och Norge från natt- till dagtågen, skulle man kunna företaga sådana ändringar i tidtabellen för tågen mellan Stockholm och Kristiania, att på resan mellan nämnda städer kunde inbesparas å färd till Stockholm ej mindre än omkring 7 timmar och å färd derifrån mer än 4 timmar. Det är därför allt skäl att i och för denna nattågsförbindelse de ifrågasatta banvaktsbostäderna anskaffas. Saken är så praktisk och fördelaktig, att den ovilkorligen kommer att tränga sig fram. Genom dessa goda tåganordningar skulle antagligen trafiken vinna en betydligt ökad inkomst.

De subventioner, som vi lemna i Sverige för dylika ändamål, äro verkligen jemförelsevis obetydliga. Af postmedel utgå årligen omkring 30,600 kronor, af handels- och sjöfartsfonden ingenting. Detta är ju en liten summa, i synnerhet då man jemför hvad andra länder depensera för dessa viktiga ändamål, samfärdsmedlen. I Danmark uppgår subventionen — enligt i dag anländt telegram — till icke mindre än 546,841 kronor. Subventionen i Norge för post- och persontrafiken uppgår till 772,000 kronor — och i Sverige till 30,000. Man bör då icke häpna för att öka denna summa med 91,000 kronor, såsom nu blifvit ifrågasatt. Jag förstår verkligen icke hvad man tänker på, då man tyckes tro, att förbindelsen med utlandet skall göra sig af sig sjelf, under det man ser andra länder göra så mycket för att vinna dessa högviktiga ändamål. Vår handelsflotta är så obetydlig och inbringar så litet, att jemförelsen med andra länder verkligen kan mana till anordnandet af en mera kraftig och gynsam förbindelse med utlandet. Vår handelsflotta har, såsom jag nämnde här om dagen, icke mer än 42 procent af Sveriges ut- och införsel; främmande länder äro så goda och ombesörja 58 procent af vår export och import. Detta bör verkligen vara en anledning för oss att söka befördra vår samfärdsel med utlandet. Man kan icke neka, att om man får en snabb person- och postförbindelse, en lifligare beröring med utlandet derigenom bringas till stånd. Det är första uppslaget till en närmare beröring äfven i andra afseenden.

Herr Elis Nilsson anförde: Jag börjar med samma ord, hvarmed herr statsrådet och chefen för finansdepartementet begynte sitt anförande: *det är utaf intresse för Sveriges utveckling*, som jag väckt min motion. För att bevisa detta, torde herrarne ursäkta, om jag någon längre stund tager kammarens tid i anspråk, men jag skall försöka att fatta mig så kort som möjligt.

Jag går tillbaka till år 1668, då Sverige afslöt konvention

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)

med kurfursten af Brandenburg på två hundra år angående post- och persontrafiken mellan Sverige och kontinenten. Under lång tid uppehölls den med segelfartyg; ängare funnos nemligen ej vid den tiden. Sedermera, in på 1850—60-talen, satte svenska staten in ångbåtar mellan Ystad och Stralsund, hjulbåtar, hvilka sommartiden underhöll kommunikationen mellan Ystad och Stralsund. Dessa båtar voro, som nämnts, hjulbåtar, således af en konstruktion, som icke passade för vinterfart. Vinterkommunikationen uppehölls genom svenska flottans segelfartyg, enmastare, postjakter. Jag har sett många gånger för 30 år tillbaka dessa postjakter i storm och oväder afgå från Ystad till Stralsund, då dit var öppet vatten, i annat fall landsattes posten på Rügens nordliga kust vid Arcona. Tack vare våra flottisters skicklighet och navigationsförmåga lyckades det att framföra posten någorlunda reguliert. Detta var naturligtvis ett primitivt tillstånd. Regeringen insåg detta. I stället för dessa hjulbåtar skaffade sig postverket af för tillfället disponibla medel propellerbåtar. Dessa underhöll kommunikationen sommartiden, åtminstone 8 å 9 månader, mellan Ystad och Stralsund. Som herrarne veta, har Stralsund en lång skärgård. Denna skärgård isbelägges. Allt som oftast var det omöjligt att forcera isen i Stralsunds skärgård. För att icke kommunikationen skulle brytas, valde man då vägen mellan Ystad och Warnemünde. Jag har sjelf rest denna väg många gånger. Vi svenskar hafva fått vår post mycket länge, ända sedan 1684, öfverförd med segelfartyg och ångbåtar mer och mindre lämpliga mellan kontinenten och Sverige. Detta fortgick till år 1868, då konventionen upphörde. Vederbörande ansågo, fastän denna kommunikationsled varit godkänd och tillfyllestgörande öfver två hundra år, påtryckta af en numera afiden f. d. höfding i Malmöhus län, att vi skulle förlägga denna förbindelseleds utgångspunkt till Malmö. Så skedde. Men det var icke bättre förberedt, det blef så staldt, att dessa båtar endast kunnat tjenstgöra 7 månader under sommaren, under vintern har det varit omöjligt att hafva kommunikation mellan Stralsund och Malmö. Vintertiden går kommunikationen öfver Köpenhamn, då den dock förut under två hundra år gått direkt mellan Sverige och Tyskland via Ystad. Jag frågar: Hvems är felet der vid lag? Måne ej att Malmöintresset redan nu började att spela en allt för stor roll? Vederbörande regering, icke den nuvarande utan den som fans för 5 å 6 år sedan, insåg det ohållbara i att under sommartiden det fans *en* kommunikation, vintertiden *en annan*. Då kom den s. k. nya frågan upp, den som i dag sysselsätter oss. Vederbörande styrelser, poststyrelsen och jernvägsstyrelsen, fingo i uppdrag att lemna utredning öfver det sätt, på hvilket denna kommunikation borde uppehållas. Vederbörande styrelser yttrade ock, att i detta fall skulle vi välja den kortaste landvägen och den kortaste sjövägen; endast genom vägens korthet vinna vi ett stort resultat. Mig, fosterländsk som trots någon annan, tilltalar denna idé, så mycket mer opartisk som styrelserna sagt: då skola vi använda linien Stockholm—Lund—Trelleborg—Sassnitz. Det vore den kortaste vägen. Desto mer vi kunde af-

lägsna denna nya väg från Danmark dess nyttigare vore det för oss, ty kom den till Malmö, var det detsamma som till Köpenhamn.

Stockholm—Lund—Trelleborg—Sassnitz är kortaste vägen på det hållet, liksom kortaste vägen från Norge går öfver Göteborg—Lund—Trelleborg—Sassnitz. Mitt samhälle fann också, att den väg, man arbetade för, var den kortaste vägen från alla sidor sedt. Men under den långvariga behandlingen, under den långvariga — ja, jag vet icke hvad jag skall säga — jo, under den långvariga kampen om vinnandet af enskild vinst för en hel del jernvägsintressenter — har frågan lemnat kortaste vägen och gått in på sidointressenas väg, så att vi kommit ifrån den kortaste vägen till den längsta väg, vi kunna välja för att komma öfver till kontinenten. Det var därför jag stälde mig i spetsen för det samhälle, jag representerar, och slog in i en annan riktning. Förut höll jag på linien Stockholm—Lund—Trelleborg—Sassnitz såsom varande den bästa vägen. Men då frågan stälde sig på ett annat sätt, då man tycktes vilja med gynnande af Ystads grannar Malmö och Trelleborg taga den längsta vägen i stället för den kortaste, då stälde jag mig i breschen för den stad jag representerar, huru obehagligt detta än kunde vara och kastade in min motion här för att hålla på den naturligaste vägen.

Tidsskilnaden är icke så stor mellan de båda linierna Ystad—Sassnitz och Trelleborg—Sassnitz. Den är ganska liten. Jag vill taga en tidtabell, som herrarne kunna kontrollera efter svenska statens och tyska statens jernvägstidtabeller och medelst mätning å sjökort. Linien Stockholm—Eslöf är nu gemensam för båda linierna. Efter mina beräkningar ställa sig tiderna sålunda: för passerande af linien Stockholm—Eslöf—Ystad—Sassnitz, 1,044 kilometer, åtgå 24 timmar 34 minuter och för passerande af linien Stockholm—Lund—Trelleborg—Sassnitz 24 timmar 26 minuter. Således åtgår 8 minuter kortare tid, om man tager vägen öfver Eslöf—Lund—Trelleborg; kortaste vägen blir alltså via Trelleborg. Linien Stockholm—Malmö—Trelleborg—Sassnitz åter tager 24 timmar 37 minuter och linien Stockholm—Malmö—Sassnitz 25 timmar 15 minuter. Denna tabell är uppgjord med beräkning af en hastighet utaf 45 kilometer per timme på jernvägen och 16 knop på sjön. Ökas tåg- eller fartygshastigheten kommer ökningen naturligtvis alla linierna till godo i samma proportion, som deras tider efter min uträkning stå till hvarandra. Detta har jag nu velat nämna för att angifva mina beräkningsgrunder. Således är det 8 minuter kortare väg mellan Eslöf—Lund—Trelleborg—Sassnitz än mellan Eslöf—Ystad—Sassnitz. Deremot åtgår det 3 minuter längre tid öfver Malmö—Trelleborg—Sassnitz. Detta gäller nu de östliga förhållandena.

Hvad de vestliga förhållandena beträffar hade den ifrågasatta anordningen ovilkorligen varit gynsammare för den, om man hade gått direkt ned med vestkustbanan och gått öfver Lund—Kjeflinge. Lund—Kjeflinge korresponderar med vestkustbanan lika som Malmö—Billesholm. så att någon tidsvinst blir det icke heller der. Den ifrågasatta anordningen skulle allenast blifva till nack-

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forta.)

del för den s. k. vestkustlinien. För öfrigt är högst sannolikt, att den nya kommunikationsleden aldrig skulle kunna upptaga någon vare sig gods- eller persontrafik från vestkustbanan, som börjar vid norska gränsen, går hela kusten utefter och vid Helsingborg mötes af en ångfärja, hvilken för öfver till Helsingör de personer och det gods, som kommer med vestkustbanan. Denna kommunikationsled bjuder större bekvämligheter, än man kan hafva på någon annan väg. Vestkustbanans vagnar föras vid Helsingborg öfver på ångfärjan och med denna sedan öfver till Helsingör, medan passagerarne sitta ostörda i sina vagnar. Denna väg kommer, tråkigt nog, fortfarande, största delen, af den vestliga gods- trafikén att gå, liksom äfven de passagerare, hvilka icke resa för angelägna affärer, så att de måste taga hvarje minut i akt och därför se på 7 à 8 minuters tidsskilnad; denna tidsvinst spelar för öfrigt ingen roll. Ingen annan linie lär kunna konkurrera med denna linie öfver Helsingborg och Danmark. Det skulle näppe- ligen lyckas någon nu och ännu mindre, sedan Danmark ytterligare tillgodosett sina intressen här vid lag och fullbordat en ny linie öfver Låland och Falster. Det blir en ännu kortare väg än den nuvarande. Den kommer, äfven den, att förses med ångfärjor, liksom redan nu ångfärjor finnas i Bälten, som vi veta. Detta är ledsamt nog för oss svenskar. Och det är utaf intresse för vårt fosterland, utaf intresse för att det skall gå framåt så mycket som möjligt, som jag på grund af många skäl, af hvilka jag nyss nämnde en del, väckt min motion. Jag skall återkomma till denna fråga något senare.

Då Ystads samhälle såg, att regeringen bestämt sig för kortaste vägen, Stockholm—Lund—Trelleborg—Sassnitz, hade vår gamla utfartsstad Ystad till kontinenten ingenting att opponera sig emot. Men då vi sågo, att regeringen kastade om från principen om kortaste vägen till den längsta vägen, då gingo stadsfullmäktige i Ystad in till regeringen med ett erbjudande, att, enär regeringen satte största vikt på att få den kortaste vägen, stadsfullmäktige åtog sig att bygga jernvägen Hör—Bjersjölagård. Genom denna jernvägsbyggnad hade vägen öfver Ystad till kontinenten blifvit fem kilometer kortare än någon annan sådan väg. Detta erbjudande från stadsfullmäktige i Ystad har regeringen icke på något sätt beaktat, utan regeringen har fortfarande bibehållit sin åsigt om lämpligheten af en linie Stockholm (Göteborg)—Malmö—Trelleborg—Sassnitz, ehuru detta blefve den längsta vägen åtminstone för östra Sverige. Detta är frågan om *kortaste vägen*, såsom densamma utvecklats sig, äfvensom angående Ystads erbjudande att genom en dyrbar jernvägsanläggning åstadkomma eu ändamålsenlig utfartsväg för hela östra, norra och mellersta Sverige. Detta erbjudande beaktades, som sagdt, icke af regeringen.

Så komma vi till frågan om hamnförhållandena. Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet yttrade nyss, att Trelleborgs hamn lemnade *mycket öfrigt* att önska, men att staden — om jag icke missförstod herr statsrådet — förbundit sig att, så långt i dess förmåga står, vidtaga alla de åtgärder, som äro behöfliga

för ordnande af hamnförhållandena med hänsyn till denna kommunikation. Jag skall taga mig friheten att uppläsa något litet af hvad som utaf generalpoststyrelsen och jernvägsstyrelsen i denna fråga anförts — jag skall läsa hastigt, så att läsningen icke skall taga lång tid i anspråk. Det heter i deras gemensamma utlåtande: »Vid öfvervägande af de skäl, som från olika sidor anförts, har det synts styrelserna, att linien Trelleborg—Sassnitz ur båda de viktigaste synpunkterna öfverträffar linien Malmö—Warnemünde. De olägenheter, som vidlåda Malmö såsom vinterhamn, jemte den omständigheten, att distansen Malmö—Sassnitz är 26½ sjömil längre än afståndet mellan Trelleborg och Sassnitz, göra ock, att något afseende icke lär böra fästas vid en framkastad plan att låta ångbåtarne gå mellan Malmö och Sassnitz.

Den framställning från hamndirektionen i Ystad, som öfverlemnats till utlåtande af styrelserna, har varit tillgänglig jemväl för komiterade, och ansluta sig styrelserna till de skäl, som förmått komiterade att trots de af hamndirektionen påpekade företräden, som Ystads hamn i vissa afseenden har framför Trelleborgs, ändock föredraga Trelleborgs hamn framför Ystads. Gifvet är ock, att, om det framdeles skulle blifva nödvändigt att till statsverket inlösa den enskilda jernbana, som — vare sig vägen tages öfver Ystad eller öfver Trelleborg — kommer att bilda en föreningslänk mellan de olika ländernas statsbanor, det måste falla sig billigare att inlösa endera af de 43 respektive 33 kilometer långa enskilda banorna till Trelleborg än den 76 kilometer långa banan från Eslöf till Ystad.» Dessutom säga styrelserna: »Till hvad komiterade anført derom, att den önskade anknytningen till den nya kommunikationsleden af post- och persontrafiken på vestra Sverige samt Norge kan lättare realiseras öfver Trelleborg än öfver Ystad, anse sig styrelserna böra ytterligare betona att, såsom i det följande skall visas, den disponibla tiden för denna anknytning väl är tillräcklig för färd till eller från Trelleborg men icke synes medgifva någon omväg, och att därför Trelleborgs fördelaktigare läge i detta afseende spelar en ganska betydlig roll.

Styrelserna anse sig, efter det nu anförda, ega tillräckliga skäl för sin del antaga, att linien Trelleborg—Sassnitz är af alla föreslagna linier den, som med största fördel kan användas för den tillämnade regelbundna vintertrafiken, och således, då största möjliga likformighet hela året om är vid all kommunikation synnerligen önskvärd, den linie, som bör väljas för hela årets trafik.

Särskildt finner sig generalpoststyrelsen så mycket hellre böra tillstyrka denna linies upptagande till användning, som styrelsen länge varit med det tyska rikspostamtet ense derom, att ur postalisk synpunkt Trelleborg vore den bästa anknytningspunkten på svenska sidan, likasom att å tyska kusten borde väljas den hamn, som väntats skola blifva anlagd å ön Rügens nord- eller ostkust.

Förordandet från styrelsernas sida af linien Trelleborg—Sassnitz är emellertid förenadt med några förutsättningar, mot hvilkas förverkligande något väsentligt hinder dock icke torde behöfva befaras. Den första förutsättningen är, att hamnen vid Trelleborg

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

försättes i och bibehålles vid fullt användbart skick. Komiterade hafva med stöd af vederbörande myndigheters uttalande framhållit, att hamnen lemnar betryggande skydd för de blifvande postfartygen, om blott redan påbörjade iståndsättningar af vågbrytarne i mån af behof fortsättas. Derutöfver tarfvades, att en ny ångbåtsbrygga anläggdes och att nödigt muddrings- och förpålningarbete kommer till stånd. Nu har med ofvan omförmälda framställning från stadsfullmäktige i Trelleborg öfverlemnats utdrag af stadsfullmäktiges protokoll för den 13 november 1890, innefattande stadsfullmäktiges beslut att, derest ifrågavarande postförbindelse mellan Sverige och Tyskland kommer att ledas öfver Trelleborg, ofördröjligen efter underrättelse härom låta vid östra hamnarmen anlägga en för två större postångare afsedd beqväm tilläggsbrygga och derintill från yttre bassinen fördjupa hamnen till minst 16 fot (4,8 meter) älfvensom uppföra nödigt visitationshus och att för öfrigt, så långt stadens förmåga räcker, uppfylla de anspråk, vederbörande kunna framställa.»

Vidare heter det i styrelsernas utlåtande: »Komiterade hafva preciserat de synpunkter, som företrädesvis måste göra sig gällande vid fastställandet af den ångbåtslinie, som på denna led skall komma till användning. Hamnarne vid liniens ändpunkter måste vara så fria från ishinder som möjligt och sjelfva väglängden till sjös måste vara den minsta möjliga.» Det är komiterades utlåtande af den 20 april 1891, som här åsyftas. Jag vill fixera denna tidpunkt.

I fortsättningen heter det: »Efter utredning af framställda olika förslags förhållande till dessa hufvudsynpunkter hafva komiterade stannat vid det resultat, att linien Trelleborg—Sassnitz skulle bäst lämpa sig att förmedla den nya vintertrafiken. Deremot hafva stadsfullmäktige i Malmö samt handels- och sjöfartsnämnden derstädes för sin del förordat en linie Malmö—Warnemünde, hvarförutom hamndirektionen i Ystad framhållit linien Ystad—Sassnitz såsom den bästa.

Det lider intet tvifvel, att staden Malmö i flera afseenden har goda förutsättningar för att blifva anknätningspunkt på den svenska sidan mellan järnvägen och ångbåtslinien. Mot sjelfva hamnens beskaffenhet finnes intet att erinra och de träffade anstalterna för resandes bekvämlighet lemna föga öfrigt att önska. Stadsfullmäktige hafva ock med skäl framhållit fördelen deraf, att vid Malmö finnas docka, skeppsvarf och en för fartygsbyggnad och reparation afsedd mekanisk verkstad. I likhet med komiterade anse dock styrelserna, att dessa fördelar icke uppväga de olägenheter, som följa med användandet af Malmö såsom ändpunkt för vintersjötrafik. Den första olägenheten är den långa distansen från Malmö till närmaste tyska hamnar, nemligen 95 $\frac{1}{2}$ sjömil till Warnemünde och 81 $\frac{1}{2}$ sjömil till Sassnitz, medan distansen från Trelleborg eller Ystad till Sassnitz är endast 55 sjömil. Stadsfullmäktige hafva ansett den större väglängdens uppenbara olägenhet uppvägas bland annat deraf, att på linien Malmö—Warnemünde faran för sammanstötningar med andra fartyg skulle vara afsevärdt mindre.

På denna linie skulle endast finnas två ställen eller zoner, der fara förekomme att sammanträffa med fartyg, hvilkas kurs vore vinkelrät mot postbåtarnes, under det att å linien Trelleborg—Sassnitz, enligt stadsfullmäktiges förmenande, nästan öfver allt förefunnnes fara för sammanstötning med andra ångfartyg, hvilka under rätta vinklar skure postfartygens kurs. Efter hvad styrelserna hafva inhemtat, lära på linien Trelleborg—Sassnitz förekomma tre i det hela smala och rätt noga begränsade zoner, der andra ångfartyg vinkelrätt korsar postångbåtarnes kurs, nemligen en zon utmed svenska landet, en tätt efter tyska kusten och en — för de ångare, som från Stora Bält, Kiel eller Lübeck äro destinerade till norra Östersjöns hamnar eller tvärt om — ungefär midt på linien. Deremot lär linien Trelleborg—Sassnitz vara så godt som fri från andra ångfartyg, som hafva en med postbåtarnes kurs parallel hufvudrigtning, under det att å sträckan Malmö—Warnemünde så godt som öfver allt skall finnas fara att möta fartyg rätt emot; och det lär, enligt hvad styrelserna förnummit, vara lika nödvändigt att i dimma gå saktare, då man befarar att möta fartyg rätt emot, som då man väntar att rätvinkligt skära ett annat fartygs kurs. Särskildt torde afseende böra fästas derå, att å hela den 15 sjömil långa sträckan mellan Falsterbo och Malmö, som är en synnerligen lifligt trafikerad och delvis mycket trång farled, den yttersta försigtighet i dimmigt väder måste iakttagas. Den andra olägenheten vid en linie Malmö—Warnemünde framgår af lotsstyrelsens vid komiterades betänkande fogade skrifvelse af den 17 januari 1890. Då isförhållandena i Öresund alltid äro sämre än söder om Skåne, är Malmö enligt lotsstyrelsens bestämda uttalande icke någon lämplig ändpunkt för den ifrågavarande vintertrafiken. De uppgifter, som kommit till generalpoststyrelsens kännedom rörande isförhållandena under den nu tilländagångna vintern, synas oss ytterligare bestyrka, att det skulle hafva varit betydligt lättare att uppehålla direkt trafik mellan Tyskland och Trelleborg än mellan Tyskland och Malmö. I sammanhang härmed må ock bemärkas, att det väl kan hafva sin rättighet att under de ofta rådande vestliga stormarne routen Malmö—Warnemünde i nästan hela sin längd har skydd af det danska landet, men att just under sådana förhållanden linien Köpenhamn—Gjedser—Warnemünde så betydligt öfverträffar linien Malmö—Warnemünde, att fara, vore det den direkta svensk-tyska linien Malmö—Warnemünde vid stormigt väder blefve utan passagerare.»

I annat sammanhang säga styrelserna: »Jernvägsstyrelsen anser sig dock för sin del pligtig framhålla, att om det ock mycket väl låter sig göra, att tills vidare med någondera af de enskilda banornas förvaltningar träffa tillräckligt betryggande aftal om förbindelsens uppehållande, tillståndet i allt fall icke blifver fullt tillfredsställande, förrän ifrågakommande enskilda jernbana blifvit till statsverket inlöst. För ernäendet af orforderlig bekvämlighet för de resande samt för vinnandet af största möjliga snabbhet och trygghet för de genomgående bautagen måste nemligen anordningar å stationer och bana vidtagas till större omfattning, än som af en-

Angående anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten.
(Forts.)

Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)

skildt bolag kunna påräknas, hvarjemte en mellanliggande enskild bana medför den svårigheten, att statsbaneförvaltningarna å ömse sidor vid öfverenskommelser sins emellan ständigt behöfva taga hänsyn till och inhemta samtycke af den enskilda bansträckans förvaltning.»

Detta är nu hvad jag i all hast plockat ut ur styrelsernas utlåtande. Som jag nyss nämnde, inkommo stadsfullmäktige i Ystad, då regeringen redan frångått sin åsigt om: *kortaste vägen* lika med *bästa vägen* och öfvergått till att förorda den längsta vägen, till regeringen med en erbjudan att, för den händelse trafiken skulle komma att ledas öfver Ystad, anlägga en jernväg Hör—Bjersjölagård och derigenom åvägbringa den allra kortaste vägen till kontinenten för norra, mellersta och östra Sverige. Till detta erbjudande har icke tagits den ringaste hänsyn, ehuru regeringens synpunkt från början varit *den kortaste vägen*. Om emellertid till följd af stadsfullmäktiges erbjudande Ystad skulle väljas till utfartsort å svenska sidan, kostade det för landet icke ett enda öre att få kontinentalförbindelse öfver Ystads hamn på den kortaste väg, som kan ifrågasättas. Ystads hamn är komplett i ordning. Der finnes allt som behöfs. Då herrarne se, hvilka fordringar komiterade ställa på Trelleborgs hamn, inses lätt, hvilket afgjort företräde Ystad har framför Trelleborg hvad hamnförhållandena beträffar.

Hvad sedan angår isförhållandena vill jag minnas, att landshöfdingeembetet i Malmöhus län i sin rapport för åren 1880—1885 nämnt, att isförhållandena på Sveriges sydkust sagda år voro sådana, att icke endast Malmö hamn var isbelagd, utan äfven Trelleborgs hamn var stängd af is under 125 dagar, då deremot Helsingborgs och Ystads hamnar voro öppna året om under alla dessa fem år. Detta har nu vederbörande lotsstyrelse försökt vindicera bort; men det står qvar i landshöfdingeembetets rapport, och vi hafva att rätta oss efter officiella uppgifter.

Hvad Ystads hamn som vinterhamn angår finnas bland alla sjömän endast en åsigt, den är att Ystads hamn är den bästa vinterhamnen vid Östersjön. Bland andra intyg finnas sådana från 3 danska ångbåtskaptener, som i 30 års tid fört postångare emellan Bornholm—Ystad—Köpenhamn, och hafva de alltid funnit Ystads hamn lätt angjord samt att de många gånger landsatt Köpenhamns-posten i Ystad, då sundet varit spärradt af is.

Hvarför hade komiterade ej fått instruktion att äfven lemna utlåtande om Ystads hamns lämplighet? Var man måhända rädd för dess i alla afseenden öfverlägsenhet?

Så komma vi till en annan fråga, som måste tagas i betraktande, då det gäller ordnande af en kommunikationsled, men som icke finnes alls omnämnd i den kongl. propositionen. Det har talats mycket om vigten af en snabb förbindelse mellan Sverige och kontinenten och jernväl om, hvar vi skulle finna en lämplig utfartsväg. Men på hvad sätt trafiken skall förmedlas mellan utfartsportarne, mellan Sverige och Tyskland och vice versa, derom föreligger ingen utredning. Staten vill ej underhålla trafikleden.

Några enskilda bolag hafva ej erbjudit sig, fastän de kunna ana, hvart det leder, att ombesörja trafiken, ehuru de få en subvention af 158,500 kronor från hvardera sidan. Innan vi besluta något om ut- och infartsportar och bestämma oss för vissa orter i det hänseendet, borde vi hafva klart för oss, att vi hafva ångbåtar, som kunna sättas in på routen genast, eller med ett ord öfverväga, om vi hafva något att uppehålla kommunikationen med.

Det har talats mycket mot Sassnitz. Derom behöfver man icke tala alls, ty tyska staten säger i den frågan a och ö och har beslutat, att utfartsporten för Tyskland skall vara Sassnitz. Står Tyskland bakom, kunna vi med kändedom om den energi, som der finnes, vara fullt förvissade om, att hamnen der kommer till stånd och blir försatt i fullt tillfredsställande skick, och vore vi lika raska och bestämda kunde vi hafva ordnat våra förhållanden långt förut.

Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet anmärkte, att tågvevlingen vid Eslöf, då hälften af vagnarne skulle gå till Ystad och andra hälften till Malmö, skulle medföra så stort hinder. Jag undrar, om icke samma olägenhet skall uppstå vid Malmö, ty icke kan hela tåget från Stockholm till Malmö rulla ner till Trelleborg, utan ungefär samma vevling som i Eslöf måste väl der företagas äfvensom tågombyte för från vestra Sverige kommande passagerare.

Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet framhöll malmöintressena, men talade i början om landets allmänna intressen. Om statsrådet från början till slut hållit på dessa intressen och sagt: låt oss få något för hela Sverige tillfyllestgörande och tillfredsställande, då skulle jag varit den förste att arbeta för saken. Men såsom frågan nu är, kan jag icke — så gerna jag skulle vilja det — vara med om regeringens förslag. Det gäller nu icke Sveriges stora intresse, utan det är fråga om *Malmös*, om *enskildas* intressen. Låt oss i stället få något för hela *landet* gagnande och nyttigt, då går saken i hela kammaren, derom är jag viss.

Såsom herrarne torde veta, är nu dessutom en ny fråga på dagordningen, nemligen angående vår kreatursexport. Det är en stor och viktig fråga, och det är nödvändigt, att den löses på ett för hela landet tillfredsställande sätt. Jag beklagar, om icke detta tryck inom landet är så stort, att vederbörande rederier i Malmö och Göteborg, hvilka haft ångbåtar i gång för kreatursexport på England, men hvilka båtar nu lagt upp i brist på frakter, ej skulle inse nyttan af att nu sätta dessa båtar i gång. Det vore illa, om icke den enskilda företagsamheten kunde öfvertaga sådan rörelse, utan fordrade att staten äfven skulle uppehålla dylik rederirörelse. Det tilltalar icke mig. — Är det så tryckande för de svenska jordbrukarne och är det ett så stort behof för dem af ångbåtar för kreatursexport, så kunna de nog sjelfva, om icke vederbörande rederier vilja det, anskaffa dylika, på samma sätt som jordbrukarne i södra Sverige för några år sedan satte ångbåtstrafik i gång till England. När man kan påräkna frakt och last, är det ju ingen

Angående anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten.
(Forts.)

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

risk. För öfrigt vill jag fästa uppmärksamheten på, att landtbruksakademien den 2 innevarande maj hade sammanträde, dervid just frågan om kreatursexporten behandlades, och framhölls nödvändigheten af att landbrukarnes intressen tillgodosågos. Å nämnda sammanträde beslöt man, att sakkunniga personer skulle resa ut till Frankrike, Belgien och Tyskland för att i dessa länder studera och riktigt taga reda på de trakter, der vi kunna med säkerhet påräkna afsättning för vår kreatursexport.

En ansökning om anslag i detta syfte är redan till Kongl. Maj:t ingifven och jag tager för säkert att anslaget beviljas. Det är nödvändigt att denna fråga löses och först sedan man fått mottaga rapporter från dem, som sålunda rest ut, tror jag att man bör företaga sig att kombinera post- och personaltrafiken med kreatursexporten.

Sverige är ett fattigt land, vi äro icke rika, vi hafva icke någon sammanhållning, icke någon energi, men vi önska nu alla att på den naturligaste vägen åstadkomma något ordentligt, något för hela landet nyttigt. De utredningar, som här föreligga, äro icke så allsidiga, icke så fullt uttömmande, icke så rakt på sak, icke med bestämd utgångspunkt fattade, ty, såsom jag nämnt, man har vacklat hit och dit från den kortaste vägen till den längsta och vice versa. Man har sålunda icke visat tillräcklig fasthet i åsikter. Icke blott jag utan många här med mig äro till följd häraf villrådigas om, hvilket beslut bör fattas.

Jag anser därför, att frågan bör erhålla en mer allsidig pröfning, än den hittills erhållit, och då vi icke hafva »tumskruf» ännu, utan med säkerhet veta, att Sassnitz hamn icke blir färdig förr än 1894, så att vi icke förr än då kunna sätta den ifrågasatta kommunikationen i gång, hvarför då fatta ett beslut, som icke går att realisera på ett år? Vi behöfva, såsom jag nämnde, en allsidigare ompröfning och noggrannare utredning, och få vi det, tror jag att vi skola erhålla ett bättre resultat, än om vi nu bifölle den kongl. propositionen.

Såsom jag nyss nämnde är jag representant för Ystad och Trelleborg. Hade vederbörande fasthållit vid den kortaste vägen eller vägen Stockholm—Lund—Trelleborg från ena sidan och Norge—Göteborg—Lund—Trelleborg från den andra, skulle jag utan tvekan talat för Trelleborg, men då vederbörande från den kortaste vägen öfvergått till den längsta, har jag väckt min motion och står för den. Hvad jag gjort, har jag gjort af ren fosterlandskärlek och af intresse för landets utveckling.

Det är sålunda icke — såsom af mitt anförande framgår — af Ystads intresse jag motionerat och yttrat mig, utan därför att från Ystad lemnats staten ett anbud att bygga en jernväg, hvarigenom man skulle erhålla den kortaste vägen till kontinenten och den bästa linien för norra, mellersta och östra Sverige. Jag har väckt motionen af intresse att man skulle erhålla den lämpligaste vägen.

Jag skall icke nu göra något yrkande om Ystad såsom ut-

gångspunkt. Jag förstår det vore fåfångt. Min önskan är, att saken må vinna en mångsidigare, en allsidig pröfning. Jag har icke något enskildt intresse, utan endast ett *svenskt*, det allmännas, om en fullständig utredning; när en sådan erhålles, böjer jag mig, nu kan jag icke göra det.

Jag yrkar uppskof med frågan och ansluter mig till reser-
vanterna, till hvilken af dem vill jag icke nu, herr talman, säga,
men skall senare under diskussionen, som jag antager blifva lång-
varig, därför bestämma mig.

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

Herr Dahn: Det har länge varit en allmän önskan i landet, att vi skulle komma i direkt och regulier förbindelse med kontinenten, oberoende af vårt grannland Danmark, som i synnerhet nu, sedan Köpenhamn fått frihamn, på hvarje sätt söker blifva vår mellanhand och förläggare och på så sätt slå under sig vår utländska handel och förlama vår sjöfart. Om en sådan direkt förbindelse har regeringen nu här framlagt förslag, och jag anser för min del att vi böra vara tacksamma och hålla regeringen räkning för detta förslag.

Ser man på den karta, som här blifvit till oss utdelad, finner man att de två röda trädarne i den, om jag så får säga, hvilka utgå från de skandinaviska hufvudstäderna Stockholm och Kristiania med anlöpande af Göteborg af den senare sammanträffa i en punkt i södra Sveriges handelscentrum eller Malmö, som utgör Sveriges förnämsta utpost mot Köpenhamn och som synes, sedan vår export till England med afseende å kreatur upphört, blifva platsen för vår förra så kallade engelska marknad i Newcastle, hvilken väl hädanefter torde komma att hållas inom vårt eget land. Då Malmö sålunda får allt större betydelse, synes det ju helt naturligt att denna postförbindelse, denna ifrågasatta nya trade, hvarigenom vi skulle komma i direkt förbindelse med Tyskland, måste gå till och om Malmö. Det tycker jag att nästan alla skulle kunna vara med om, äfven representanten från Ystad, särskildt om han besinnar, att afståndet från Lund till Malmö endast är 1 $\frac{1}{2}$ mil. Och Lund—Trelleborg-linien har han ju förklarar sig kunna vara med om. Äfven han borde sålunde kunna acceptera regeringens förslag.

När man kommit till Malmö, kan det väl blifva skilda meningar, om hvilken väg som bör tagas, Malmö—Trelleborg—Sassnitz eller Malmö—Warnemünde. Den senare traden är redan i gång och uppehålls för närvarande af tyska båtar mellan Malmö och Warnemünde. Och denna trade blir naturligtvis åtminstone under de närmaste åren mest anlitad för export af våra kreatur, som ju säljas väsentligen på vestra Tyskland; och man kan tydligen förmanligare bedrifva kreatursexporten på den längre men billigare sjövägen och med helt andra, mindre kolütande båtar än dessa snabbgående postångare, som nu ifrågasatts för Sassnitz-traden. Jag kan icke föreställa mig annat, än att dessa olika trader långtifran att stå hvarandra i vägen snarare kunna sägas komplettera hvarandra. Den billigaste traden har en längre väg på sjön och är

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

lämpligare för kreatursexport, hvaremot passagerare icke gerna vilja taga den, utan begagna sig af den möjligast korta sjöväg. Den andra traden, den nu ifrågasatta, har kortare sjöväg och är derför lämpligare för persontrafik. Den öppnar ny förbindelse för vårt land med östra och södra Tysklands stora städer, särskildt med dess hastigt växande hufvudstad Berlin.

Denna trade, såsom exporttrade för kreatur m. m., är naturligen icke så hastigt upparbetad som den redan i gång varande, men att inom kort äfven Berlin, som vuxit med 700,000 invånare sedan fransk-tyska kriget, kommer att blifva en stor afsättningsort både för landtmannaprodukter i allmänhet och för boskap, det är ju alldeles säkert. Och det är väl icke underkastadt något tvifvel, att dessa postbåtar kunna inredas så, att de kunna föra åtminstone ett par vagnslaster boskap, utan att derigenom de behöfva lida någon minskning i snygghet och komfort. Nu har representanten för Ystad och Trelleborg med en ifver och ett intresse, som i sanning vore värdt en bättre sak, särskildt förfäktat sin ena stads intresse, och man får ju ej undra allt för mycket derpå, ty hade han varit bosatt uti den andra, Trelleborg, hade han säkerligen försvarat denna stads intresse med samma nit. Det är ju alldeles naturligt, och jag skall därför icke ingå på några detaljer om de olika städernas förmåga med afseende på hvad han yttrat. Jag tror, att, på grund af hvad myndigheterna hafva uttalat, hvilken af dem som helst skulle kunna vara lämplig som utgångspunkt; men, mine herrar, om vi icke vilja gå ned till Malmö, blir naturligen följden deraf, att den bit af södra stambanan från Hör till Malmö, som i detta ögonblick är en af de mest gifvande af våra jernvägs-linier, kommer att mista en stor del af trafiken, hvilken drages på privatbanorna ned till Ystad, och jag tycker verkligen, att vi redan hafva tillräckligt många delar af våra stambanor, i synnerhet i Norrland, som ej bära sig, att vi icke böra söka få flera.

Hvad vestkustbanan beträffar, är det klart, att en stor del gods, som skall till Danmark, kommer att gå öfver på färjan i Helsingborg, men en väsentlig del af det gods som, i synnerhet vintertiden, från Norge, Göteborg, Bergslagen, skall till kontinenten, följer vestkustbanan samt Engelholm—Billeholm—Malmöbanan till Malmö, och så vidare, vare sig öfver till Warnemünde, eller, om godset är så beskaffadt, att det är destineradt till östra Tyskland, öfver Malmö—Trelleborg—Sassnitz. Mig förefaller det därför som om Malmö vore den punkt, som under alla omständigheter af den föreslagna trafikleden borde angöras, då frågan om Ystad ju förfaller. Och jag är som sagdt af den åsigt, att båda traderna från Malmö till Tyskland mycket väl kunna existera vid sidan af hvarandra, och jag föreställer mig att, om regeringen utfärdar en inbjudning till bildande af ett bolag, hvilket i så fall borde omfatta icke endast intressenter från Malmö och Skåne, utan äfven från öfriga delar af landet, detta bolag, som ju skulle bekomma den från båda rikena utgående subventionen, på samma gång det sätter snabba båtar i gång mellan Trelleborg—Sassnitz, äfven komme att med dertill lämpliga båtar underhålla godstraden

Malmö—Warnemünde. Den så kallade reservbåten för postlinien kan dessutom mycket väl sättas in mellan Malmö—Köpenhamn och snabbt nog vara till hands i alla fall, hvarigenom man skulle kunna upparbeta en svensk trafik i Sundet, från hvilket vi nu äro alldeles utestängda.

Jag kan således icke finna annat, än att dessa intressen mycket väl kunna förenas. Danmark har för närvarande fyra reguliera trader på Tyskland, och det är icke omöjligt, att den femte snart kommer till stånd öfver Holstein—Femern—Laaland. Nu säger man, att denna fråga kan uppskjutas därför att man ännu har så mycket att uträtta, innan såväl Sassnitz' hamn som banan från hamnen till Crampas och bron öfver Sundet till Stralsund blifva färdiga.

Ja, icke blifva dessa arbeten förr färdiga genom att vi visa brist på tillmötesgående. Då preussiska landtdagen och regeringen velat bidraga med halfva subventionen till blifvande svenskt bolag samt beviljat medel till Sassnitz hamns istandsättande och banbyggnaden från hamnen till Crampas, så fordras det väl också, när detta förslag nu föreligger, att svenska Riksdagen yttrar sig, huruvida den vill acceptera en dylik förbindelseled mellan Sverige och Tyskland. Skola vi då afslå detta förslag och vänta och se till, om de äfven bygga bron, då man från tysk sida hört det uttalande, att bron är en själfklar sak? Jag har tagit mig friheten att göra en ändring i afseende å punkten a) i det föreliggande förslaget, i det att jag tagit bort de siffror, som blifvit af statsutskottet föreslagna, och i stället med någon modifikation upptagit första momentet af den kongl. propositionen, hvarjemte jag satt såsom vilkor just brons byggande. Det är fara i dröjsmål, mine herrar, ty det kan inträffa, att det forenede Dampskibsselskab och de danska jernvägarne under tiden afsluta en samtrafik med de tyska jernbanorna och ångbåtsbolagen, och att vi helt enkelt icke komma med i samtrafiken och ej få begagna de lägre taxorna och nedsatta tarifferna. Får icke den båt, som öfverför kreatur från Malmö till Warnemünde för att gå vidare vester ut, stå i samtrafik med banorna mellan Warnemünde och Lübeck och vidare mellan Lübeck och Hamburg, så skall vår kreatursexport från marknaden i Malmö komma att gå öfver Danmark.

Jag skall äfven påpeka för representanten för Ystad, att meningen är ju att bygga jernväg mellan Trelleborg och Klagstorp fram mot Ystad, och derigenom skulle Ystad komma i närmare och direkt förbindelse med utgångspunkten Trelleborg, men det hade han troligen icke reda på, ty eljest hade väl kanske det något förmildrat hans känslor. För öfrigt tror jag, att vi böra söka lägga bort den der kongl. svenska afundsjukan, ty med denna komma vi aldrig någon väg; den har motarbetat nästan alla större företag och gjort dem beroende af lokalintressena. Jag skall, herr talman, be att få uppläsa mitt förslag till lydelse af mom. a). Det lyder sålunda: att Riksdagen, med afslag å herrar Nilssons och Diedens motioner, må bifulla det i statsrådsprotokollet öfver finausärenden för den 10 mars 1892 omförmälda förslag att för

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)

uppehållande genom enskildt bolags försorg af regulier ånfartygsförbindelse hela året om mellan Trelleborg och Sassnitz af postmedlen årligen bestrida hälften af det belopp, som må erfordras till subvention åt bolaget, under förutsättning att den andra hälften anvisas från tysk sida, äfvensom att Tyskland förbinder sig att bygga jernvägsbro mellan Rügen och tyska fastlandet.»

Herr Jonsson i Hof: Om jag riktigt uppfattade herr statsrådets och chefens för finansdepartementet yttrande, att ingen fråga under den tid han innehåft finansportföljen varit så grundligt och allsidigt utredd som denna, så är det verkligen en hård anklagelse, som framställes mot sättet för utredningen af frågan ifrån reservanternas sida, då man här säger, att frågan icke är fullt utredd. Jag beklagar att divergenserna mellan de två hållen äro så pass stora, men man torde kunna förklara dem dermed, att herr statsrådet har sett frågan ifrån *en* synpunkt, nemligen den hastiga förbindelsen med kontinenten, oberoende af huru verksam för öfrigt denna förbindelse kunde blifva, under det att reservanterna i statsutskottet hafva velat se frågan i större omfattning än herr statsrådet i det fallet. Det kan förklara de olika uppfattningarna af hvad som kan anses fullt utredt eller ej. Jag skall redan ifrån början, ehuru jag låtit anteckna i betänkandet, att jag icke deltagit i behandlingen af alla dessa moment, likväl yrka bifall till den reservation, som herr A. Persson med flere bifogat betänkandet, och jag skall sedan söka gifva några allmänna skäl för min uppfattning att följa reservanterna i det fallet.

Vigten och betydelsen utaf den förbindelse, som här föreslagits, kan icke bedömas ur mer än en enda synpunkt, och det är hvad jag redan från början yttrade: en snabb förbindelse mellan Sverige och kontinenten, inbesparing af tid för post och passagerare. Just i denna sak och i detta ändamål ligger hela kärnpunkten af det förslag, som här föreligger. Och då återstår således att söka se till, huruvida den betydelsen är tillräckligt stor för att motivera ett bifall till det förslag, som Kongl. Maj:t eller utskottet här förelagt Riksdagen. För att komma på det klara med den saken är det nödigt, att man litet granskar kostnaderna för den förbindelse, som här skulle sättas i gång. Då gäller frågan först det aftal, som skulle träffas med Malmö—Trelleborgs jernvägsbolag, och det lån, som skulle lemnas till förbättring utaf denna bana och till sådant skick, att tåghastigheten skulle blifva någorlunda likställd på denna bana med den, som finnes på statens stambana. Aftalet mellan staten å ena sidan och jernvägsbolaget å andra sidan skulle gå derpå ut, att efter vederbörande jernvägsstyrelses för Malmö—Trelleborg förslag skulle staten både hålla vagnar och lokomotiv fritt för trafiken på den linien, för så vidt det berör dessa tåg, som skulle sättas i förbindelse med ångbåtsrouten Trelleborg—Sassnitz, och derjente skulle personalen på Malmö station afgiftsfritt besörja alla godsförsändelser, all expedition, som står i samband dermed, äfvensom Malmö station skulle gratis upplåtas för alla ändamål, som kunna sättas i samband med

denna nya trafik. Det är en sida af aftalet. Måne då den omständigheten, att staten skall afgiftsfritt upplåta dessa saker, vagnar och, såvidt jag kan tro, lokomotiv äfvensom personal är af så ringa betydelse, att Riksdagen bör vara färdig att lemna sitt bifall till det förslag som föreligger? Om man endast med tanken går tillbaka till de anslag hvarje Riksdag måste bevilja för ökning af den rullande materielen, vanligen på en million eller en million tvåhundrausen kronor årligen, så ligger endast i räntan på ett sådant belopp naturligtvis en ganska vigtig pekuniär omständighet. Men det lär väl icke endast vara räntan på den materiel, som skall användas, man får beräkna, utan äfven slitning och underhåll af materielen, som icke kan annat än kosta tlemligen mycket. När likväl Kongl. Maj:ts regering ansett detta vara ett så präktigt sätt att åstadkomma denna förbindelse, så förmodar jag att det har grundats derpå, att inkomsterna för trafiken mellan Malmö och Trelleborg skulle blifva mycket obetydliga, och således hvad staten uppoffrar i fråga om materiel och gratisexpedition på Malmö bangård icke väga så särdeles mycket. Man kan säga detta, derest inkomsterna på denna linie blifva ytterst obetydliga. Men skulle det deremot hända, att trafiken tillför banan en afsevärd trafikinkomst, som bolaget sjelft får behålla, under det att staten skall hålla den materiel, som skall skaffa inkomster, då är saken betänklilig. Då hade det varit skäl att tänka mer än en gång på dessa omständigheter, innan man förelagt Riksdagen frågan i ett skick, som gör att Riksdagen omöjligen kan gentemot detta bolag skaffa sig de fördelar, som det praktiska, sunda förståndet borde säga att Riksdagen bör förbehålla sig, innan man träffar sådant aftal.

Detta i afseende på aftalet rörande trafikförhållandena. Sedan kommer förslaget att staten skulle lemna ett lån på mellan sex och sju hundrausen kronor mot säkerhet af andra inteckningen i banan. Jag hemställer, huruvida den säkerhet staten skulle få för det lånet skulle blifva särdeles betydande under den förutsättning jag nyss nämnde, att nemligen regeringen måste hafva beräknat, att trafikinkomsterna på denna bandel skulle blifva ytterst dåliga; i sådant fall blir banans värde mindre och säkerheten för staten sämre. Jag tager för gifvet, att så varit uppfattningen och utgångspunkten. Ty har det varit en annan uppfattning i afseende på rentabiliteten, det vill säga trafikinkomsterna, genom anordnande af denna nya linie, så är aftalet från första början ur den andra synpunkten oklokt förberedt, planerat och slutligen satt i gång. Tanken måste således ha varit att trafiken blir dålig, men i samma mån blir också säkerheten för staten för det lån, den skall lemna, svag och dålig. Båda dessa synpunkter synas mig således böra betinga ett uppskof med fragans slutliga afgörande, på det att staten måtte bättre kunna träffa sina uppgörelser med den jeruvägslinie, som skulle slutligen anses lämplig att förmedla förbindelsen, eller, om sådant aftal icke kan träffas, staten sjelf skulle bygga den bana, som behöfves för att förmedla trafiken med Malmö eller Trelleborg, för den händelse Trelleborg skulle blifva den lämpliga utgångspunkten. Jag anser, att ensamt denna

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts)*

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

omständighet bör vara tillräckligt talande, för att ett uppskof är mycket klokare än ett bifall till förslaget, sådant det föreligger.

Nu har för öfrigt frågan, sedan Kongl. Maj:t förelade Riksdagen sin proposition, kommit i ett helt annat skede än den befann sig uti vid början af mars, då ärendet förbereddes och utarbetades. Detta importförbud i England på kreatur har så totalt förändrat hvad landet verkligen bör göra i detta fall, att man ovilkorligen måste mera taga hänsyn till hvad staten bör göra för att förmedla denna mycket viktigare kreatursexport till Tyskland, än hvad befordrandet af ett fåtal passagerare jemte posten i och för sig kan innebära. Utskottets majoritet har också icke kunnat förbise vigten af denna nya omständighet, utan har i sina motiv framhållit, att med dessa båtar, som skulle förmedla förbindelsen mellan Trelleborg och Sassnitz, mycket väl kunde öfverföras ett dussin kreatur och 50 tons gods. Och vore den tanke, utskottets majoritet uttryckt här, praktisk och värd att taga vara på, så skulle man ju kunna säga, att bristen i någon mån derigenom skulle kunna afhjelpas. Men såvidt jag kan finna, skulle det vara ungefär desamma som att båtarna konstrueras så, att icke ett enda kreatur kan tagas ombord på dem. Huru skall man kunna tänka sig, att affären mellan Sverige och Tyskland i kreatur skall kunna bedrivas i någon omfattning, som på minsta sätt har betydelse, derest köpare eller säljare är bunden af att för hvarje båt skicka ett så inskränkt antal som tio à tolf stycken? Om en tysk uppköpare in finner sig i Sverge, lär icke en sådan vara nöjd med att här köpa in ett par, tre dussin kreatur, ännu mindre stanna vid att inköpa ett enda dussin, utan han lär väl få se till, att uppköpet blir af tillräcklig betydelse för att kunna motsvara kostnaderna för hans resa och medföra någon avance åt uppköparen. Men om han gör uppköp af ett eller två hundra kreatur, huru skall han då få dessa kreatur öfver till Tyskland, om ingen annan fartygsförbindelse än denna af utskottet föreslagna dervidlag finnes? Skall han ackordera in kreaturen för utfodring hos säljaren under den tid det erfordras för att han portionsvis under en följd af veckor skall få öfver sista slumpen till Tyskland? Skall i sådant fall säljaren eller den som vårdar och föder kreaturen stå risken för deras sundhet och helsa till dess afhemtning sker? Ingen säljare lär vara villig att gå in på ett sådant aftal. Lika litet lär köparen vara nöjd att köpa upp ett eller flere hundra kreatur, lemna dem i Sverge på egen risk, till dess fartygen kunna taga sista slumpen af den uppköpta varan. Det fins ingen möjlighet, att med en sådan anordning någon kreaturstransport på Tyskland kan förmedlas eller sättas i gång. När så är fallet, kan man med skäl fråga sig: huru bör denna affärs- eller transportled ordnas för att tillfredställa både det ena och andra krafvet i detta hänseende, uppfylla fordringarna både på någon snabbare förbindelse för post- och persontrafiken och möjliggöra en export af varor i större omfattning? Såvidt jag kan finna, är första vilkoret derför att lemna Sassnitz åt sitt öde. Enligt min tanke kan det icke vara möjligt att öfver Sassnitz tänka sig kunna befordra varor i någon afsevärd omfattning till

Tyskland, åtminstone icke förr än bron öfver Sundet mellan Rügen och fasta landet blir byggd, som med ens kan föra vagnar och tåg från hamnen i Sassnitz öfver på andra tyska banor till Berlin eller hvar man vill vända sig. Huruvida en sådan bro inom närmaste tiden eller långt fram i tiden kommer att utföras, tror jag knappast, att någon inom Sveriges Riksdag eller Sveriges regering för närvarande kan yttra sig om på sådant sätt, att man dertill kan sätta någon tillit. Jag för min del tror icke, att denna bro blir byggd, därför att kostnaderna för anläggningen af bron blifva allt för stora i jemförelse med de särskilda fördelar, som ur affärssynpunkt denna linie Sassnitz—Berlin anses hafva i förhållande till andra linier, som leda till Berlin. Jag tror således icke, att denna bro öfver sundet till Rügen någonsin blir utförd, och, om den blir det, lär det i hvarje fall dröja en ganska lång tid, innan denna sak kan sättas i verket. Under denna mellantid antager jag mer än sannolikt att, om staten icke träder emellan med att ordna en praktisk förbindelse med Tyskland, som tillfredställer fordringar och anspråk med afseende på exporten af varor och kreatur, så kommer den enskilda företagsamheten att träda emellan och leda transporten på en sund väg, så att om bron mellan Rügen och fasta landet blefve utförd, skulle den icke kunna draga varutransporten till sig, ty denna hade redan kommit in på fördelaktigare vägar. Min öfvertygelse är således den, att den punkt på tyska kusten, som man får ansluta sig till, icke är Sassnitz, utan måste vara Warnemünde. Som skäl för denna min åsigt bär jag att få anföra, att jernvägsledes från Warnemünde till Berlin vinner man en förkortning på 50 kilometer under det sjöförbindelsen till Warnemünde i stället för till Sassnitz visserligen ökas med en 26 å 27 sjömil, eller 45 till 47 kilometer, hvarigenom tiden för en resa från t. ex. Trelleborg öfver Warnemünde till Berlin, under förutsättning att båtarne göra 17 knop i medeltal, skulle komma att blifva ungefär en timme längre än öfver Sassnitz. Det är sant: man förlorar en tid på ungefär en timme, men man vinner, att transportkostnaden derigenom blir mycket billigare, därför att varan fraktas längre sträcka på sjön och kortare på jernväg, än om linien Sassnitz väljes; man vinner, kanske det viktigaste, att för resor eller försändning af gods till vestra Tyskland förkortas vägen, om Warnemünde väljes, med icke mindre än 120 kilometer gent emot om Sassnitz väljes.

När både person- och godstrafiken hittills alltid varit mest betydande på vestliga Tyskland i motsats mot dess östra delar och Berlin, så lär det icke gerna vara möjligt att med några hållbara skäl söka bestrida, att den utgångspunkt man här håller på att välja på tyska kusten är oriktig. Den är och förblir oriktig, derest man icke kan visa, att det är omöjligt att kombinera persontrafiken med transporten af gods och kreatur, ty kan man icke visa att detta är en praktisk omöjlighet så till vida som en af dessa viktiga grupper derigenom skulle blifva lidande, så måste man uppgifva Sassnitz, äfven om tyska regeringen icke skulle behaga lemna en sådan subvention för en linie till Warnemünde, som den utlofvat för linien till Sassnitz. Det har nemligen sagts,

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)

att Tyskland icke skulle vilja lemna någon subvention under annan förutsättning, än att man fastsloge Sassnitz såsom utgångspunkt. Jag vet visserligen icke, på hvilken grund ett sådant påstående framkommit, men jag tror att det hemtats ur ett meddelande från svensk-norske ministern i Berlin. Gent emot detta påstående vill jag dock erinra om, att det är ett slags internationel häfd, att när två grannstater skola reglera en postförbindelse sig emellan, och de båda två skola lemna understöd till denna förbindelse, den ena parten icke kan ensidigt bestämma utgångspunkten för den påtänkta förbindelsen. Jag tror, att denna internationella häfd äfven här skall gälla något gent emot det påstående, som man framkommit med.

Jag har nu i korta drag antydt de skäl, som bestämt mig att ansluta mig till reservationen, och jag vill nu till sist fråga, om någon kan förstå, huru den förkortning af tiden för resan emellan Stockholm och Sassnitz, som skulle åstadkommas genom Kongl. Maj:ts förslag, kan vara så absolut afgörande, att man icke borde taga i öfvervägande de fördelar för landet, som skulle vinnas, om man med en eller en och en half timmes förlängd resetid kunde få till stånd en förbindelse, som tillfredstälde både persontrafiken och varutransporten. Jag tror, att denna synpunkt är viktigare än den förra, men så snart det gäller förbindelsen med kontinenten, skall man följa med eller till och med springa förbi grannarne, under det att, när det är fråga om tåganordningar i vårt eget land, Kongl. Maj:t och jernvägsstyrelsen hesitera för att taga ett enda steg framåt, därför att det anses kunna medföra ökade kostnader, som icke beräknas kunna blifva betäckta af ökade trafikinkomster. Det synes mig nästan som om jernvägsstyrelsen ansåge våra jernvägsförbindelser vara mera en kontinental än en svensk affär, och jag tror, att denna synpunkt i mer än vanligt hög grad gjort sig gällande vid behandlingen af denna fråga.

Herr finansministern sade, att denna förbindelse skulle blifva till stort gagn för exporten af en hel grupp svenska varor, såsom smör, ost, fisk, fågel, ägg, kräftor och blommor. Jag tror nog, att detta kan vara delvis riktigt, men jag undrar dock, om någon utförsel af blommor från Sverige kan vara att påräkna, eller om införseln af blommor från Tyskland kan vara af den afsevärda vikt, att man dermed bör motivera ett bifall till föreliggande förslag.

Jag yrkar bifall till reservationen.

Häruti instämde herrar *Ersson* i Westlandaholm, *Ollas A. Ericsson*, *Falk* och *Gyllensvärd*.

Vidare anförde:

Herr friherre Nordenskiöld: Herr talman, mine herrar! Jag skall till en början be att få uttala min glädje öfver att kammararens ledamöter tyckas vara temligen enhälligt af den åsigten, att anordnandet af en direkt förbindelse emellan Sverige och kontinenten är ett för fosterlandet ytterst viktigt önskemål, men jag beklagar att så många detta oaktadt nu, då tillfälle erbjudes att

ändtligen nå målet, tveka och råda oss att vänta, kanske med det resultat, att vi komma en timma för sent, då vi ändtligen lyckats att välja mellan de stridiga meningar rörande frågans lösning, som mer eller mindre berättigade eller alldeles oberättigade lokalintressen framkallat.

Det gäller icke här för svenska staten att ordna trafiken emellan två svenska hamnar, således på en linie der den sjelf är herre öfver situationen, och der man derför, utan olägenhet eller åtminstone utan fara att utträngas af andra, kan uppskjuta frågans lösning huru länge som helst.

Här är det fråga om att ordna förbindelsen mellan en svensk och en utländsk hamn, och begagna vi icke nu tillfället, så kan det hända, att inom den närmaste framtiden en grannstat kommer och erbjuder sig att ombesörja denna trafik; men då blir det ej svenskar, som taga saken om hand; kanske kommer den nya trafikleden då ej heller att öppnas mellan en tysk och en svensk hamn, utan mellan en tysk hamn och någon hamn på Selandis kust. På det sättet skulle vi ju ordna det väl för det svenska näringslifvet, och den som känner den energi och påpasslighet, som affärsmännen på andra sidan Sundet utveckla, den vet att en dylik fara verkligen existerar. Det vore ju ett vackert resultat af vårt dröjsmål.

De skäl, som här anföras för dröjsmål, synas mig också synnerligen svaga. Nog äro vi vana att få kongl. propositioner, hvilka hänvisa till en mängd utlåtanden; här föreligga dock utlåtanden af myndigheter, sakkunnige och i frågan intresserade personer i större antal än vanligt, såsom de fleste af herrarne vid genomläsandet af det nu föreliggande betänkandet helt säkert redan anmärkt. Orättvist är det derför att klaga öfver att utredning här saknas, åtminstone icke från svensk sida, och äfven från tysk sida hafva vi angående de olika hamnarne fått så mycket besked, som vi rimligtvis kunna begära. Det är sant, att en omständighet tillkommit på allra sista tiden, nemligen förbudet af kreatursimport till England från Sverige, och detta skulle enligt många talares åsigt inverka betydligt modifierande på den nu föreliggande frågan. Jag får tillstå, att då jag först fick höra talas om detta förbud, så tänkte jag ungefär på samma sätt, men när man tänker sig närmare in i saken, så måste man finna, att frågan om kreatursexporten från Sverige knappt kan hafva något samband med frågan om postförbindelsen mellan Sverige och Tyskland. Det är väl sant, att på de stora ångfärjorna i Danmark öfverföras kreatur tillsammans med posten, men dessa färjor äro snarare att jemföra med broar, och på sådana kunna ju både menniskor och nötkreatur på en gång gå fram. Hvar och en som rest på de danska båtar, som här är fråga om, kan för öfrigt intyga, att behagligt är detta sammanförande af persontrafik och boskapstransport just ej. Nog undviker den erfarne resanden helst en sådan linie. Men ingenstädes i världen har man anordnat någon betydligare kreaturstransport på ångbåtar, som gå i öppen sjö och tillika tjänstgöra som postbåtar, med uppgift att öfverföra *snällposten* från ett land till ett annat. Något sådant existerar icke i något civiliseradt land och

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

kan icke heller med fördel anordnas hos oss, ty dessa båda saker måste skiljas åt.

Utskottet har nu anfört, att ett mindre antal nötkreatur, 12 stycken, borde kunna öfverföras vid hvarje resa på de båtar, som skola förmedla post- och personförbindelsen mellan Sverige och kontinenten. Om alla platser för nötkreatur blefve besatta, skulle detta göra 24 stycken i dygnet eller 7 å 8,000 stycken om året, men då föga sannolikhet föreligger, att i medeltal för hela året mer än hälften af platserna skulle blifva upptagna, kan antalet af kreatur, som på detta sätt möjligen kommer att exporteras, uppskattas till omkring 4,000, således till ett antal som icke kan blifva af någon synnerligen stor betydelse för vår kreaturshandel.

Det är deraf tydligt, att denna handel måste förmedlas på annat sätt, d. v. s. genom stora, enkom för ändamålet byggda båtar, och jag medger gerna, att för dessa båtar linien Malmö—Warnemünde är den lämpligaste. Men att vilja hafva den snabba post- och personförbindelsen på samma trade, der man exporterar kreatur, detta är alldeles orimligt. Frakterna på båtar, så snabbgående som en postbåt måste vara, blifva då, såsom hvarje fartygsredare torde kunna intyga, allt för dyra, för att export af nötkreatur skulle kunna på dem förekomma i någon större skala, och dessutom måste postförbindelsen anordnas oberoende af kreatursmarknaden, och så att man ej behöfver befara något afbrott i kommunikationen under vintertid.

Det första vilkoret för en postled är, att posten skall kunna befordras så snabbt och säkert som möjligt. Detta utgör ju ett vilkor för det moderna affärlifvet. Man måste sålunda välja så långa jernvägsförbindelser som möjligt och derefter de kortaste och säkraste ångbåtsförbindelserna. Häraf är det klart, att vi icke kunna gå in i vikarne efter de danska kusterna, utan att förbindelsen måste gå direkt öfver till den längst utspringande delen af Tyskland, och då komma vi till Rügen. I rak motsats mot den siste talaren tror jag därför, att Warnemünde är omöjligt att använda till utgångspunkt för posten från Tyskland. Den tyska staten lär väl dessutom vara i sin goda rätt att icke behöfva subventionera någon annan postförbindelse än den, som den sjelf gillar, ty åtminstone vill jag förbehålla oss svenskar denna rätt, och underligt vore, om ej en stormagt som Tyskland gjorde på samma sätt. Jag tror sålunda, att någon postförbindelse öfver Warnemünde icke kan komma till stånd.

Hvad utgångspunkten från Sverige beträffar, har man att välja mellan Malmö, Trelleborg och Ystad. Malmö skulle naturligtvis stå i främsta rummet, såsom Sveriges tredje stad, såsom en slutpunkt för stambanan, till följd af hamnens beskaffenhet och till följd af stadens förmåga att utan svårighet fullgöra hvad som möjligen skulle fattas i afseende å nödiga anordningar i stad och hamn för den nya trafiken. Men Malmö lämpar sig därför icke härtill, därför att förbindelsen sjövägen till Sassnitz är betydligt längre från Malmö än från Trelleborg och Ystad. Dessutom framgår denna förbindelse öfver en del af Sundet, som vissa tider af året är stängd

af is. Derför kan linien Malmö—Sassnitz icke ifrågakomma och, såsom framgår af hvad jag sagt, ännu mindre linien Malmö—Warnemünde. Jag tycker att malmöborna icke behöfde vara så synnerligen missnöjda härmed. De kunde väl vara belåtna, om de finge Trelleborg till uthamn åt Östersjön. Hvad åter valet mellan Ystad och Trelleborg beträffar, så kunna herrarne genom en blick på den karta, som är utdelad — jag förmodar såsom bilaga till statsutskottets betänkande — öfvertyga sig derom, att den naturligaste förbindelsen mellan de förenade rikenas hufvudstäder, å ena sidan, och hufvudstaden för östra, icke-ryska Europa, Berlin, å den andra, ovilkorligen är öfver Sassnitz—Trelleborg till Malmö, der sedan jernvägen förgrenar sig till Stockholm och Kristiania. Om jag undantager den lilla krökning, som jernvägsförbindelsen gör vid Sassnitz och som är betingad deraf, att öfverfärden från Rügen till fastlandet måste ske öfver Stralsund, så är denna jernvägsförbindelse nästan idealisk. Om man med ett stycke rödkrita utan afseende på terrängförhållande skulle på kartan utdraga kommunikationslinier från Berlin öfver Rügen och södra Skåne till Stockholm och Kristiania, så skulle det röda strecket framlöpa just der den röda linien framgår på bilagda karta. Att då vilja genom konstlade medel söka få förbindelsen på andra håll är icke riktigt. Ystad bör derför ej komma i fråga, äfven om det vore fallet att Ystads hamn hade några fördelar framför Trelleborgs, hvilket icke torde vara förhållandet. Den erfarenhet man har visar tvärtom, att Trelleborgs hamn har åtskilliga fördelar framför Ystads, hvarvid dock måste medgifvas, att ingen af dessa hamnar uppfyller de fordringar på en hamn, som vi hafva uppe i mellersta Sverige, der vi i granitklipporna utanför vår kust hafva ett naturligt skydd, som inga hamnar och vågbrytare kunna ersätta. Vi hafva i alla fall i Trelleborgs hamn en god och fullt användbar hamn. Under sådana förhållanden är det naturligt, att jag föredrager linien Malmö—Trelleborg.

Jag vill icke allt för skarpt klandra lokalintressenas representanter, då de uppträda hvar för sin stad, men oförsvarligt är det att de vilja förkasta hela förslaget, när de ej få just den hamn, som de, förblindade som de äro af lokalintressenas mörka glasögon, anse såsom den för sin ort mest lämpliga. Men vi uppsvenskar, som se saken med lugn och opartiskhet, och för hvilka det kan vara likgiltigt, hvilkendera hamnen som väljes, och som ega rätt att fordra att få en snabbare förbindelse med kontinenten utan att skatta åt mellanhänder — vi böra icke låta förleda oss af de anmärkningar som gjorts och det uppskof som begärts för att hindra frågans omedelbara lösning. Hvad valet mellan Kongl. Maj:ts och utskottets förslag beträffar, tror jag det är bäst att vi förena oss om utskottets förslag, till hvilket jag, herr talman, får yrka bifall.

Herr Lasse Jönsson: Det är icke så, som den siste talaren sade, att vi reservanter skulle önska frågans fall. Det är långt derifrån, åtminstone hvad mig beträffar. Hvad som hindrade mig att instämna med de öfriga reservanterna från denna kammar var,

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.*

(Forts.)

att de begagnade uttrycket »för närvarande». Jag ville deremot hafva uttryckligen sagdt, att det borde afåtas en skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan, att Kongl. Maj:t måtte till nästa Riksdag inkomma med nytt förslag i frågan. Jag var mycket rädd för ett långt uppskof, hvilket skulle kunna inträffa, om de öfriga reservanternas förslag blefve antaget, men jag skall dock icke mycket hålla på min reservation, då den ej egentligen skiljer sig från de öfrigas.

Jag anser denna fråga vara af stor vikt icke endast med afseende på liniens betydelse som postförande trade, utan ock för vår kreatursexport. Man har talat om, att Sassnitz-linien icke skulle duga till annat än postförande trade. Men enligt min föreställning är det bättre, ju kortare tid kreaturen behöfva vara på sjön. Det är med kreatur som med menniskor, att de lida mindre, ju kortare tid de äro på sjön. Herrar Olof Jonsson och Nordenskiöld tycktes hafva den föreställningen om kreaturshandel, att det endast går till på det sättet, att någon kommer från utlandet och köper hundratals kreatur på en gång, på det att han skall få resan betald. Så är icke i allmänhet förhållandet. Vid våra månadsmarknader, som förekomma i hvarje stad och på de större orterna, infinna sig utlänningarna och äfven våra egna inhemska uppköpare, som hafva bekanta i utlandet, och köpa upp djuren, och det kan mycket väl hända, att de icke köpa mer än två, tre stycken på en gång för att sedan skicka dem till utlandet. Finnes det då en sådan der beqväm förbindelse, med endast ett par tre timmar på sjön, så går det naturligtvis mycket lättare att afsätta kreaturen, än om det är så stäldt, att de måste vara många timmar på sjön. Jag kan icke heller förstå, att det skulle vara så omöjligt att föra kreatur på samma båt som posten, då det är endast ett mindre antal djur i fråga. Utskottet har talat om, att det skulle vara tolf, men antalet kunde mycket väl ökas till tjugu å trettio, utan att hindra postföringen eller genera passagerare; ty kreaturen skulle tagas ned under däck och blifva osynliga, båten kan vara lika snygg för det, och kreaturen hinna mycket väl att lastas in och ur under de många timmar båten ligger i hamnen.

Då så mycket är taladt förut, skall jag icke längre uppehålla kammaren. De anmärkningar jag hade att göra hafva redan blifvit framställda af herr Olof Jonsson. Af dessa anmärkningar har emellertid vigten af ett par blifvit minskad genom den upplysning, herr finansministern meddelat, att de tyska myndigheterna utlofvat att bygga en bro från Altefähr till Stralsund. På denna punkt låg annars min huvudanmärkning; ty att lita på en färja lag icke an under vintern, då is kan hindra. Men har man trygghet för att en bro blir byggd från Rügen till fastlandet, då bortfaller det skälet emot förslaget. En annan invändning var, att det fattades jernvägsförbindelse mellan Sassnitz' hamn och jernvägsstationen på Rügen och att man icke hade någon visshet om att en sådan sammanbindning skulle verkställas. Nu har man emellertid fått upplysning om, att en sådan förbindelse verkligen kommer att ske, och derigenom bortfaller äfven detta hinder. Frågan kan

emellertid enligt min åsigt icke förlora på att den hvilar ett år, hvarunder utredning möjligen kan ske, bland annat, i fråga om Trelleborgs förmåga att verkställa de hamnbyggnader och andra anordningar, som erfordras för mottagande af den ifrågasatta trafiken. Jag tager mig därför friheten att yrka afslag å utskottets förslag och bifall till reservationen.

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

Herr Dieden: Det har ju länge varit ett önskningsmål att få till stånd en snabb och direkt post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten. Man bör därför vara regeringen tacksam för den omsorg den egnat åt denna angelägenhet. I den motion jag tillätit mig afgifva i ämnet har jag uttalat den åsigt, att med denna trafik borde förenas gods- och kreaturstransport, i synnerhet på grund af den betydelse Tyskland under senare år fått såsom afnämare af våra ladugårdsprodukter. Såsom bevisande siffror har jag bland annat anfört, att Tysklands import af tjurar och kor, som år 1881 uppgick till ett värde af 19 millioner mark, 1890 stigit till 42 millioner, och att importen af ungnöt, som 1880 motsvarade i värde 3 millioner, under samma tid vuxit till en summa af 14 millioner mark. Härvid har dock intet afseende fästats; det är först sedan England utfärdat förbud mot import af lefvande boskap, som statsutskottet i den omständigheten funnit en anledning att påyrka, att postbåten blefve inredd så, att den jemväl kunde öfverföra 12, *säger* 12 djur.

Det är emellertid angeläget för vår kreatursexport att söka den billigaste vägen, äfvensom den lämpligaste inskeppnings- och utlastningsplatsen. Man kan visserligen sända djur till försäljning på alla större platser, men största fördelen vinnes naturligtvis, om man kan draga främmande köpare till sig, och det kan endast ske genom anordning af stora marknader, der köparen kan finna ett stort urval, såsom förhållandet är särskildt i Köpenhamn, dit tyska köpare komma och köpa flera hundra djur på en dag. Jag tror nu, att Malmös läge gör denna stad till den enda lämpliga punkten för en dylik större allmän svensk marknad. Dit kunna vi med fördel draga tyska och danska köpare; men det gäller äfven att för tyska köpare bereda en billig och bekväm väg, på hvilken de kunna öfverföra hvad de köpa.

För detta ändamål skulle utan tvifvel vägen öfver Warnemünde vara den lämpligaste, ty dels skulle derigenom transporten till Berlin blifva billigare än öfver Sassnitz, och dels måste man äfven tänka på, att det är vissa slag af kreatur, som vinna afsättning i Berlin, och andra, som vinna afsättning i Rhenprovinserna. I Warnemünde skulle man nu kunna dela dessa olika slag af kreatur och skicka dem åt olika håll.

I Mecklenburg har det visat sig ett synnerligen stort intresse för denna förbindelse emellan Malmö och Warnemünde. Jag har till statsutskottet inlemnadt en skrifvelse från borgmästare och råd i Rostock, af hvilken framgår, att myndigheterna derstädes beslutat bevilja en subvention af 10,000 kronor årligen under 5 år, i fall denna förbindelse kommer till stånd. Jag har vidare i stats-

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

utskottet inlemnad ett telegram från ministerialrådet Ehlers, i hvilken han förklarar, att Mecklenburgska regeringen har för afsigt att föreslå landtdagen att för 5 år bevilja 30,000 kronor årlig subvention åt en sådan trafik. Vidare har man äfven så godt som beslutat att, för den händelse denna förbindelse kommer till stånd, nedsätta frakten för boskap från Warnemünde till Hamburg med 25 procent.

Det har talats om, att Malmö icke skulle vara en lämplig förbindelsepunkt under vintertiden, emedan ishinder oftare skulle förekomma i Sundet än i Östersjön. Men jag tror icke, att det är så farligt med den saken, och jag har äfven i afseende härfpå till statsutskottet inlemnad en uppgift från hamnkontoret i Malmö, att under de senaste tio åren fartyg dagligen inkommit i Malmö hamn eller derifrån afgått med undantag af en enda dag förlidet år till följd af snöstorm. Detta hindrar dock icke, att ej isförhållandena kunnat försena fartygen någon gång. Vid numera rådande lifliga ångbåtstrafik äfven vintertiden i Öresund händer det sällan, att isen uppnår verklig fasthet, men om vi äfven skulle antaga, att ishinder i sundet inträffade hvar femte år under en 14 dagar, så vore det väl icke skäl att af den orsaken allena taga en annan trade, om man annars ansåge denna vara den bästa. En nödfallsutväg kan man ju alltid blifva tvungen att begagna, och en sådan nödfallsutväg skulle här vid lag helt enkelt vara att under de 14 dagarne dirigera fartygen till en annan hamn, som vore isfri.

Jag har tillåtit mig i min motion påpeka den stora fördel, det skulle innebära, att svenska staten själf egde dessa för trafiken afsedda båtar i stället för att subventionera ett bolag; ty då kunde staten bättre reglera fraktsatserna och samtrafiken med utlandet. Bli det vinst på traden, så är det bra att staten själf får behålla den; men i alla händelser anser jag det icke vara rätt, att staten till ett enskildt bolag utfäster ett så drygt årsunderstöd som 158,500 kronor under loppet af 10 år.

Såsom jag i min motion omnämnt, har jag tänkt mig, att reservfartyget skulle kunna på ett synnerligen fördelaktigt sätt användas för turer i sundet mellan Köpenhamn och Malmö. I händelse af krig skulle det äfven vara af stor vikt för vår marin, om staten egde dessa fartyg, då de till följd af sin hastighet kunde vara till nytta. Vidare skulle genom den af mig i min motion föreslagna traden ett af de nu mellan Malmö och Stockholm gående nattsnälltågen kunna inbesparas. Ankomsttiden till Stockholm skulle i sådant fall ske klockan 9 på morgonen i stället för att, om man antar Sassnitzlinien, tåget ej skulle framkomma förrän klockan 11,15. Afgångstiden från Stockholm skulle blifva klockan 8 på aftonen i stället för 6,15. De, som från vestra Sverige och Norge vilja resa till Hamburg och Holland, skulle sannolikt icke vilja resa öfver Sassnitz och Berlin, utan föredraga att resa öfver Danmark. Men om en direkt väg finnes öfver Malmö till Warnemünde, komme de nog att välja den vägen.

Man har talat om att sjöresan skulle vara 2 timmar längre på vägen öfver Warnemünde än öfver Sassnitz. Det må vara sant,

men då resan från Malmö till Berlin i alla fall ej tager längre tid via Warnemünde än via Sassnitz, så tror jag, att de flesta skulle föredraga att sitta 2 timmar längre på en ångbåt än i en jernvägskupé, och när man kommer från kontinenten till Warnemünde och det blåser så svårt, att man ej vill gifva sig ut på sjön, så har man alltid utvägen att öfver Danmark begifva sig till Malmö — i fall man vill köpa ny biljett, hvarpå staten icke förlorar någonting — men om man kommer till Sassnitz, så måste man i hvilket fall som helst gifva sig ut på sjön. Jag tror dessutom, att denna Warnemünde-trade icke endast innebär en fördel för de resande, utan äfven för godstrafiken, emedan naturligtvis frakten för gods och kreatur måste blifva billigare på sjön än på jernvägen.

Det har i preussiska landtdagen offentligt uttalats, att Sassnitz skulle vara en synnerligen olämplig plats för anläggning af en hamn, men detta har från annat håll blifvit vederlagdt, och då emellertid landtdagen nu beviljat 1,013,000 mark att utgå till hamnanläggningen, så är det ju sannolikt, att man åtminstone *tror*, att hamnen kan blifva ändamålsenlig. Jag har likväl från fullt sakkunniga personer hört uttala den mening, att vid nordostlig storm man hvarken kan komma in eller ut vid Sassnitz.

Hvad beträffar förbindelsen mellan hamnen och jernvägen vid Sassnitz, så ligger denna senare mer än 100 fot högre än hamnen. Nu har preussiska regeringen förklarat sig ämna förbinda denna jernväg och hamnen medelst en zigzagjernväg för en kostnad af 985,000 mark. Detta enorma belopp bevisar anläggningens besvärlighet och att trafiken derå torde blifva tidsödande.

Slutligen kommer frågan om bron mellan Rügen och fastlandet, om hvilkens byggande jag icke sett någon bestämd försäkran. Tvärt om har jag af tyskar hört den åsigten uttalas, att preussiska landtdagen icke skulle komma att bevilja de 5 millioner mark, som bron beräknades komma att kosta. Men jag anser bron vara nödvändig, då isförhållandena mellan Rügen och fastlandet väl kunna blifva lika hinderliga som någonsin i Öresund.

Helst hade jag naturligtvis önskat att få yrka bifall till den af mig afgifna motionen, men i saknad af hvarje understöd, kan det ju icke komma i fråga.

Då det emellertid är min öfvertygelse, att Sassnitz *icke* är eller kan blifva en lämplig anknytningspunkt för förbindelsen mellan Sverige och kontinenten, vågar jag alltså icke biträda det kongl. förslaget, utan nödgas — ehuru jag beklagar tidsutdräkten — förena mig med dem, som fordra en bättre utredning af frågan, särskildt ur den nya synpunkt, som under senara tiden trängt sig fram som den hufvudsakliga, och hemställer därför, herr talman, om bifall till den af herr Anders Persson med flere afgifna reservationen.

Herr Bengtsson: Det har af en talare i dag yttrats, att man nu kommit in på en diskussion om ortintressen, och att man här uppträder och förordar hvar och en sin linie. Skulle nu jag,

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)

såsom representant för min ort, göra på samma sätt, så skulle jag uppträda för en jernvägslinie Lund—Trelleborg, emedan det är en väg, på hvilken man kan föra fram posten utan svårigheter. Man skulle då komma ifrån de olägenheter, som herr Olof Jonsson i Hof framhållit; ty jernvägen från Lund till Trelleborg kan befaras med statens vagnar lika tryggt som vägen från Stockholm till Lund.

Det kan likväl icke falla mig in att förorda någon ny linie. Jag vill därför hellre uppmana mina kamrater från Skåne att icke hålla på sina ortintressen, utan förena sig, så att man kan komma till något resultat.

Den fråga, som i främsta rummet härvid tränger sig på mig, är denna: är en snabbare förbindelse med kontinenten, än den vi nu hafva, önskvärd och behöflig? Hvar och en, som besvarar denna fråga jakande, synes mig icke kunna, om han kastar en blick på den karta, som här i kammaren är utdelad, stanna i det ringaste tvifvel om hvilken väg, som för denna snabbare förbindelse bör väljas. Det synes så tydligt på kartan, att Malmö—Trelleborg—Sassnitz är den väg man bör gå, om man vill välja den rätta vägen. Då dertill kommer, att tyska regeringen uttryckligen förklarar, att den icke vill subventionera någon linie, för så vidt icke afgångspunkten på tysk sida blir Sassnitz; så kan jag icke tänka mig, att det kan tjena till något att söka arbeta för en ny linie.

Hvad beträffar den invändning, man gjort mot Trelleborgs hamn, att den skulle vara oduglig — hvilket framhållits uti brochurer, som här i kammaren utdelats — synes mig origtigheten af detta påstående vara så fullkomligt bevisad af de fackmän, som yttrat sig i frågan, att man icke kan hysa något tvifvel derom, och jag tror äfven, att de auktoriteter, som uttalat sig, böra hafva mera vitsord än ifrågavarande brochurer.

Hvad nu beträffar godstrafiken och särskildt kreatursexporten, så kan det ju vara svårt att yttra sig derom. Det säges, att man i första rummet bör tillgodose godstrafiken. Det kan möjligen vara sant, men jag frågar, hvilken exporttrafik kunna vi väl få, om det föreliggande förslaget afslås? Bifaller man deremot det kongl. förslaget, kan man hafva hopp om att komma till ett resultat och få en snabbare postförbindelse med Tyskland samt äfven kunna på den vägen befördra en del kreatur. Skulle exporten växa så, att en större ångare blefve behöflig, så finnes ju icke något hinder för att insätta en sådan på linien Malmö—Warnemünde, hvilken nu önskas af malmöborna.

En olägenhet af att leda kreatursexporten från Trelleborg till Sassnitz har framhållits af herr Olof Jonsson i Hof. Han sade nemligen, att den utländske köparen icke skulle vara belåten dermed, ty om han här i landet köpte upp kreatur, så hade han icke lust att vänta med att få dem öfverförda, utan han hade anspråk på att detta skulle kunna ske genast. Då sådant icke kunde förbyggas, blefve han nödsakad att under någon tid låta utackordera kreaturen, hvilket kanske skulle falla sig ganska kinkigt för honom. Jag medgifver, att detta blefve en olägenhet, men hemställer på

samma gång till den ärade talaren, huru vida han har tillräckligt klart för sig, huru det går till med en dylik export. Det är icke tänkbart att ställa en sådan förbindelse i gång, att, om en köpare köper upp 50 å 60 kreatur, de genast kunna afsändas med en och samma ångbåtslägenhet. De stora transportångbåtarna, som gå från Malmö till England, hafva icke förbindelse med detta land mer än hvarje torsdag. Till följd häraf hafva äfven de utländska uppköparne, sedan de verkställt sina uppköp i denna stad, måst ställa in de uppköpta kreaturen i särskildt för detta ändamål der uppförda stallar samt sedan afvakta nästa torsdagslägenhet. Denna olägenhet hafva vi haft och komma fortfarande att hafva, huru man än ställer till i detta afseende.

Jag medgifver visserligen, och för mig utgör det ett af de största skälen att med gladt samvete gå in på Kongl. Maj:ts förslag, att man icke har någon säkerhet för att, om Sverige besluter sig för denna route, tyska regeringen skall infria de löften, som den afgifvit om en jernvägs dragande till den tyska ångbåtstationen och om anslags beviljande till hamnens uppbyggande. Huruvida detta anslag kan vara tillräckligt förstår jag icke att bedöma, men hoppas, att, om tyskarne anslagit en viss summa, bör den också komma att räcka till för det afsedda ändamålet.

Hvad åter beträffar utgifterna för den ifrågasatta bron, så komma nog dessa att belöpa sig till en ganska stor summa, och huru vida den tyska staten vill uppoffra sig i detta fall har jag mig icke bekant. Jag hoppas likväl, att om förslaget bifalles, skall nog vår regering ingå på förslaget, såvida den tyska ställer de medel till förfogande, som behöfvas för hamnens byggande och ställande i skick för trafiken.

För öfrigt har herr Dahn framlagt ett förslag, hvori han hemställt, att Riksdagen måtte bifalla den ifrågavarande propositionen under förutsättning, att tyskarne bevilja de medel, som erfordras för den omtalade brons byggande.

Herr talman! Jag anhåller om bifall till herr Dahns förslag.

Herr Persson i Vadensjö: Då här är fråga om att välja på två olika ångbåtlinier mellan Sverige och Tyskland, så är det helt naturligt, att litet hvar vill säga sin mening i denna sak. För min del är jag uteslutande stämd för linien Malmö—Trelleborg—Sassnitz och det af följande skäl:

Jag anser nemligen, att derest man skulle besluta sig för linien Ystad—Sassnitz, blefve följden deraf, att vi skulle förlora största delen af trafiken på vestkustbanan. Man kan visserligen häremot göra den invändning, att en stor del af denna trafik går öfver Helsingborg—Helsingör. Men å andra sidan är det äfven en stor del af samma trafik, som går öfver Malmö. Hvar och en vet, att när en person reser från Norge till Göteborg för att der göra upp sina affärer, gör han äfven ofta en resa till Malmö. Vi veta äfven, att den jernväg, som går från Eslöf till Malmö, är, om icke den allra bästa, så åtminstone en bland de mest inkomstgifvande som finnas i landet. Skulle vi nu under sådana omständigheter

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

plocka från denna jernväg dess inkomster genom att draga trafiken till Ystad, tycker jag man derigenom tillskyndade staten en stor förlust.

På grund af dessa skäl äfvensom med anledning af dem, som uttalats af den siste ärade talaren och af herr Dahn, ber jag att få instämna i det förslag, som af denne sistnämnde afgifvits.

Herr friherre von Schwerin: Må det tillåtas mig att yttra några ord i denna fråga.

Jag har opartiskt hört på alla skäl, som framdragits i detta ämne under dagens lopp, och har kommit till det resultat, att jag kommer att yrka bifall till den af herr A. Persson i Mörrarp m. fl. afgifna reservation, och detta af följande skäl, som jag skall tillåta mig att i korthet anföra.

Det är af alla erkänt, att en direkt kommunikation mellan Sverige och Tyskland bör komma till stånd, och det har äfven varit ett önskemål, hvarpå man i många år arbetat. Hvad är naturligare, än att man skall försöka att komma dit på den kortaste vägen, hvilken går från södra Skåne till Rügen? Härpå har också arbetats länge, och det nu föreliggande förslaget af Kongl. Maj:t har i flera år planerats mellan svenska och tyska regeringarna. De hafva dock icke afslutat något direkt, men i alla fall ett temligen bindande aftal rörande denna fråga redan under åren 1887—1888. Men hvarför har icke ett förslag framkommit förr än nu till svenska Riksdagen? Det ligger nära till hands att antaga, att det är därför, att detta förslag, huru bra det än må taga sig ut på papperet och på kartan med sina röda, tjocka linier, är ett sådant, som icke ännu kunnat praktiskt tillämpas och icke heller kommer att kunna fullt nöjaktigt tillämpas på flera år. Det påstods i fjor i nationalekonomiska föreningen här i Stockholm af en framstående man, som har mycket med denna fråga att göra, att, om man beslöte sig för Trelleborg—Sassnitz-routen, skulle den blifva färdig till begagnande under år 1892. Här har nu i det föreliggande kongl. förslaget framhållits — det står der ganska tydligt — att den icke kan blifva användbar förr än 1893. Vid början af denna diskussion sade finansministern, att han trodde, att den icke skulle kunna blifva färdig förr än 1894. För min del är jag öfvertygad derom, att den icke blir fullt färdig ens år 1894, och detta af det skäl, att den föreslagna bron öfver sundet icke kan hinna att blifva byggd till nämnda år.

Här har talats vidt och bredt om hvad tyska regeringen lofvat att göra för denna sak. Jag kan icke hvarken i Kongl. Maj:ts proposition eller i statsutskottets betänkande finna något bestämdt löfte. Tyskarne hafva visserligen anslagit omkring en million kronor för hamnens förbättrande på tyska sidan, men dermed kommer man icke långt. Det har vidare talats om, att en jernväg skulle byggas från Sassnitz' hamn upp till jernvägsstationen Cram-pas der i närheten. Men om herrarne behagade se på den karta, som uppslagits här i »sammanbindningsbanan» mellan kamrarna, så befinnes det, att jernvägsstationen skall läggas just i sjelfva

Sassnitzviken. Först skall således denna del af viken, der stationen skall förläggas, utfyllas med hvad som uppmuddras i den blifvande hamnen, och derefter skall stationen byggas. Härtill kommer slutligen den stora frågan om brons byggande, för hvilket ändamål medel ännu ej äro beviljade.

Om vi vilja vara upprigtiga, måste vi erkänna, att en kommunikation, som skall gå öfver det ifrågavarande sundet, hvilket är ett par kilometer bredt, kan blifva utsatt för mera ishinder, än som finnes utanför någon skånsk hamn. Jag har sjelf många gånger varit i Stralsund och hört talas om ishinder derstädes. Man har här åberopat intyg, i hvilka förklarats, att posten *alltid* kommit öfver sundet äfven vintertiden. Ja, visserligen, och vi veta ju äfven, att posten vintertiden går öfver Stora Bält och öfver Grisslehamn till och med i isbåt, men huru lång tid tager det! Kan det kallas en regulier och snabb postförbindelse?

Hvad vidare beträffar frågan om brons byggande, så finnes ju intet löfte derom afgifvet från tyska sidan. Det är en mycket dyr affär, som visserligen är en lifsfråga vintertiden för Pommern- och Rügen-banorna, men som efter billigaste uppskattning likväl går upp till ett par tre millioner kronor, kanske ännu mera. Denna bro måste dock byggas, innan linien bör komma till stånd. Säkert är emellertid, att det vore högst önskvärdt för svenska Riksdagen att få veta någon bestämd tid, till hvilken tyska regeringen ville garantera, att denna kommunikationsled vore fullt i ordning. Om detta blott skedde, kunde man ju alltid anslå medel för ledens iordningställande från svensk sida till samma tidpunkt. Men, mine herrar, är det väl under frågans nuvarande skick skäl att för denna linie, som är så osäker, att tidpunkten för dess provisionella öppnande ligger minst två år in i framtiden, utesluta alla efterforskningar och utredningar rörande möjligheten af att få en praktisk linie, som genast kan tillgodose de behof, som förefinnas i afseende på en lämplig exportled till Tyskland. Det är nog godt och väl att komma fortare med posten till Berlin om vintrarne. Men hvad som är nödvändigare nu är att få en ångbåtslinie, som bättre än hittills kan tillgodose den svenska exporten. Man kan kanske gå in med en båt till Sassnitz med post och passagerare, som sedan kunna per vagn transporteras upp för den långa landsvägsbacken till stationen Crampas, men det är tidsödande och besvärligt under svårt väder.

Men annorlunda ställer sig saken, då det är fråga om gods- och kreaturstransport, hvilken kräfver omedelbar anslutning. Landvägen öfver Rügen är allt för lång för kreatur, som uppköpas på marknader i Malmö och vestra Skåne för att föras till Berlin eller annorstädes i Tyskland. Jernbanan från Berlin till Stralsund är lika lång, som från förstnämnda stad till Warnemünde; den senare är t. o. m. 1 kilometer kortare. Tro herrarne då, att man får kreatursexporten öfverflyttad på denna nya route? Nej, den kommer nog att fortfarande gå på samma väg som hittills, nemligen öfver de danska öarne. Och hvarför? Jo, därför att ön Seeland, som ju endast utgör en del af Danmark, har minst sex reguliera ång-

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)

båtsförbindelser med Tyskland om dygnet. Dels finnes det nattkommunikation mellan Kiel och Korsör, som underhålles af danska staten, dels äfven en dagkommunikation mellan de nämnda städerna, hvilken uppehålles af tyska postångare. Mellan Gjedser och Warnemünde har det sedan några år tillbaka funnits en daglinie, och den 1 maj har nu der insatts äfven en nattlinie, och slutligen finnas två ordinarie förbindelser mellan Korsör och Nyborg. Man kan ju tycka, att det är märkvärdigt, att Seelland kan hafva sex linier och Sverige icke en enda. Jag och många med mig äro emellertid öfvertygade om, att Sverige mycket väl kan underhålla både en eller två eller flera direkta linier till Tyskland, men det viktigaste här vid lag är, att det blir utredt, huruledes och hvarest vi *fortast* kunna få en fullt praktikabel linie till Tyskland för passagerare och godstransporten, och när den frågan är afgjord, må man gerna för mig lemna anslag för direkt postlinie till Berlin.

Man har sagt, att det skulle vara olämpligt att frakta kreatur på postbåtarna, och det har föreslagits, att postångarna till Sassnitz endast skulle föra 12 kreatur. Men danskarne, som äro ett mycket praktiskt folk, föra ett betydligt större antal på sina postbåtar. Enligt de officiella uppgifter, som jag har i min hand, kunna de postbåtar, som gå mellan Korsör och Kiel, transportera de danska 60 stycken nötkreatur hvardera, de tyska 25 à 40 stycken. Dessa båtar gå hvarje natt och hvarje dag mellan Korsör och Kiel, och därför finner dansken, när han gjort kreatursuppköp t. ex. i Skåne, alltid genast lägenhet för utskeppande af de inköpta kreaturen till den utländska marknaden. Då dessa postbåtar kunna frakta så många kreatur, så vore det märkvärdigt om icke våra postbåtar skulle kunna föra mer än 12. Ensamt denna sak visar, att saken är ytterst outredd.

I fråga om Warnemünde yttrade en ärad talare på stockholmsbänken, att det under vintern stundom vore omöjligt att inlöpa i dess hamn på grund af ishinder, men om så vore förhållandet, så vore det verkligen bra besynnerligt, att danska staten och de danska privatintressena skulle hafva underkastat sig så stora uppoffringar för att få en direkt postlinie till Warnemünde. Sådana skäl äro verkligen ganska egna att höra.

När man vet, att hamnutvidgningen vid Sassnitz är oberoende af svenska förhållanden, emedan den behöfves för Sassnitz' egen trafik, så hemställer jag, om det kan vara något skäl för oss att brådska med frågans afgörande. Sassnitz är ett samhälle med stora badkolonier och torde ganska snart blifva en af Europas förnämsta badorter. Och då behöfves det verkligen der en annan hamn, än den, som nu på kartan har det betecknande namnet »Fischerzuchtshafen». Det är alldeles visst, att den behöfver utvidgas, för att det lokala behöfvet skall kunna tillgodoses. Och lika säkert är, att när trafiken blir stor, man äfven kommer att bygga ner jernbanan. Allt detta kommer att ske alldeles oafsedt de svenska förhållandena, ty trafiken med Berlin kommer säkerligen att blifva vida lifligare än trafiken med Sverige. Men då saken så förhåller sig, och det anslag, som Kongl. Maj:t begärt,

skulle utgå under loppet af 1893, under det routen icke hunne blifva färdig att mottaga någon trafik förrän 1894, så frågar jag: hvad är det för risk för oss att uppskjuta sakens afgörande för i år och bedja Kongl. Maj:t göra en fullständigare utredning? Kongl. Maj:t bör häraf så mycket mindre kunna känna sig sårad, som efter det den kongl. propositionen afgafs, det tillkommit en så vigtig omständighet, som det mångomordade engelska importförbudet. Jag anser därför, att vi böra tänka på saken och söka räkna ut, om det icke är möjligt att på en blifvande ny route transportera mera än 12 nötkreatur. Om sedan det kongl. förslaget inkommer i början af nästa riksdag, så kan man ju, om nödiga garantier då erhållits från Tyskland, bevilja anslaget att utgå redan 1893, och man skall då mycket väl hinna att bygga om banan till Trelleborg m. m. m. m. så att allt är färdigt till 1894, lika fort som tyskarne hinna att få sin hamnanläggning och öfriga anordningar färdiga, ty tyskarne hafva der vid lag mycket mera att göra än vi. Under sådana förhållanden och då det här gäller att få en linie, som äfven tillgodoser det svenska jordbrukets intressen, anser jag, att det ej är för mycket begärdt att anhålla om uppskof, på det att Kongl. Maj:t ytterligare må utreda frågan.

Jag yrkar bifall till reservanternas förslag.

Hans excellens herr statsministern Boström: Behovvet af en direkt förbindelse från Sverige till kontinenten är allmänt erkänd. Det viktigaste, man härvid har att tillse, är att trafiken må fungera så ostördt som möjligt, att trafikhinder så sällan som möjligt kunna uppstå. Det är då alldeles gifvet att man bör söka inskränka användningen af sjökommunikation till det minsta möjliga och söka att begagna jernväg så mycket som möjligt; ty vi veta alla mycket väl, att i ett väl ordnadt jernvägssystem trafikhinder icke uppstå så ofta som på sjön. Det är af denna anledning, som utgångspunkten icke förlagts till Malmö, som eljest har alla förutsättningar för en sådan. Man har nemligen der 2½ timmars väg, innan man kommer ut ur sundet, och dertill äro båtarna der under vintertiden oftare utsatta för ishinder. Det är så mycket tydligare, att man icke kan hålla på Malmö till utgångspunkt, som Malmöintressenas talangfullaste förespråkare kapten von der Lancken antyd, att posten borde gå på Trelleborg vissa tider af året. Måste man nu bortse från Malmö vid bestämmandet af utgångspunkten från Sverige, så hade man blott att tillse, hvarifrån man hade den kortaste sjövägen till Tyskland, och man hade då att välja mellan Ystad och Trelleborg. Jag tror, att det ej tjenar något till att tvista om, hvilken af dessa städer, som har den bästa hamnen, ty visst är, att begge hamnarne äro tillräckligt goda för det afsedda ändamålet. Orsaken hvarför man då valt Trelleborg är den, att man derigenom kommer närmare Malmö, hufvudpunkten i Skåne, der provinsens största affärslif är koncentreradt, och detta är en sak, hvars betydelse ej får förbises.

Det har sagts, att man borde taga vägen till Trelleborg från Lund. Hela skilnaden är emellertid endast 7 kilometer, och det

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

utgör med snälltåg en tidsförlust af endast högst 10 minuter, och, såsom en talare — ehuru i ett annat sammanhang — redan yttrat, 7 eller 8 minuter spela ingen rol.

När det nu gälde hvilken plats, som skulle komma att väljas till utgångspunkt i Tyskland, så var det två, hvarom det talades, Warnemünde och Sassnitz. Här föreligger emellertid det faktum, att den preussiska regeringen förklarar, att den icke lemnar understöd åt en route med Warnemünde som utgångspunkt, men att den deremot är benägen att göra det, om Sassnitz tages till utgångspunkt.

Det var en talare, nemligen herr Olof Jonsson i Hof, som ansåg, att denna sak ej kunde af Preussen ensidigt bestämmas, utan att afgörandet äfven i någon mån vore beroende af Sverige. Han förmenade, att den öfverenskommelse, som finnes angående posttrafiken, skulle kunna der vid lag vara bestämmande. Nu är emellertid förhållandet det, att i följd af denna öfverenskommelse ett land är skyldigt att föra fram sin post till angränsande land och göra detta på den befintliga genaste och snabbaste väg. Deremot torde det icke kunna äläggas upprätta nya förbindelsevägar. Nu är dertill afståndet mellan Sassnitz och Trelleborg mindre än afståndet mellan Warnemünde och Trelleborg och följaktligen kan Preussen än mindre vara förbundet att gifva någon subvention åt den sistnämnda routen.

Hvad Sassnitz' hamn beträffar, så är det konstateradt af personer, som på den svenska regeringens uppdrag undersökt hamnen, att den äfven i sitt nuvarande skick är användbar för sådana båtar, som man nu ifrågasatt skulle trafikera densamma, och att den kommer att blifva ännu bättre, framgår deraf, att preussiska landtdagen anslagit en summa af 1,013,000 mark till dess förbättring och utvidgning, äfvensom är beredd att anslå en summa af 985,000 Mark för en jernväg från stationen Crampas ner till Sassnitz' hamn. Allt detta visar ju tydligt att Preussen har stort intresse af att få denna väg.

Men, invänder man, detta är ej tillräckligt, vi måste äfven hafva garantier för att Preussen vill bygga bron mellan Rügen och fastlandet. Ja, i detta fall finnes icke något bindande löfte från Preussens sida, men man kan ju heller icke begära, att Preussens regering skall på förhand besluta att uppföra denna brobyggnad. Den behöfves icke för den lokala trafiken på Sassnitz, utan blir behöfligare först om en internationel trafiklinie kommer att gå öfver Sassnitz. Derfor är det klart, att den preussiska regeringen, innan den kan vidtaga några åtgärder för den ifrågavarande brobyggnaden, önskar ett bestämdt uttalande från svensk sida, huru vida vi önska en slik förbindelse eller icke.

Man har ansett, att denna fråga kommit i ett nytt läge, derigenom att vår kreatursexport blifvit utestängd från England och nu måste söka sig väg till Tyskland, dit den för öfrigt redan höll på att söka sig fram, och man har uttalat den mening, att detta förslag icke vore lämpligt, emedan det vore skäl att kombinera godstrafik med posttrafiken. För så vidt med godstrafik i detta

fall afses kreaturstransport, och meningen vore, att man på denna postväg skulle föra de kreatur, som förut gått dels på andra vägar till Tyskland, dels till England, så kan jag icke finna ett sådant förslag lämpligt. Deremot möter det ju inga hinder att på dessa båtar föra ladugårdsprodukter, såsom mjölk, smör och ost, äfvensom andra landtmannaprodukter, ägg och dylikt. Om båtarne endast skulle kunna föra 12 kreatur, så betyder det ingenting för den stora exporten. Emellertid finnas, som herrarne torde känna, på Rügen åtskilliga badorter, som under sommaren äro besökta af omkring 20,000 badgäster. Det är klart, att ensamt för dem tarivas ett icke obetydligt quantum lifsmedel, och för dem skulle därför denna dagliga import af 12 kreatur spela åtminstone någon rol, hvarjemte man äfven der skulle kunna påräkna en afsättningsort för åtskilliga andra landtmannaprodukter.

Men, säga herrarne, hvad skall man då göra med den öfriga exporten? Ja, det är ju klart, om man erkänner, att Malmö är den naturliga uppsamlingsorten för Skånes produkter, att det icke går an att förlägga godstrafiken till denna linie. Man måste därför naturligtvis tänka sig en särskild godsline från Malmö till en tysk station, Warnemünde, Lübeck, Stralsund eller hvilken som nu kan anses lämpligast. Jag föreställer mig emellertid, att denna linie lättare skall kunna komma till stånd, om herrarne acceptera förslaget att förlägga ändpunkten för postlinien till Sassnitz, ty då har man att vänta 158,500 kronor i subvention från Tyskland.

Besluter man åter att lägga ändpunkten på tysk sida till Warnemünde, så är man af med dessa 158,500 kronor. Och hvad får man i stället? Dels 10,000 kronor af Rostock, dels 30,000 kronor, som äro utlofvade af den mecklenburska staten, således 40,000 kronor. Läger man härtill de 35,000 kronor, som Malmö stad för 5 år utlofvat, så blir det visserligen ett belopp, som hjälper att sätta saken i gång men det går icke upp till den summa, som vi afsäga oss genom att icke välja Sassnitz som ändpunkt för postrouuten på den tyska sidan. För min del kan jag därför icke finna, att frågan kan lösas på bättre sätt än genom dubbla linier, och jag kan icke förstå, hvarför det skulle vara för mycket, då såsom den föregående talaren erinrade, Danmark har 6 sådana. Vi skulle då taga in på direkt trafik åtskilligt gods, som förut gått via Danmark.

Det har talats om ishinder och svårigheter i Sundet mellan Rügen och fastlandet. Detta har föranlett regeringen att telegrafera till beskickningen i Berlin efter uppgifter i detta afseende. Svaret är afsändt den 15 maj och lyder sålunda:

»Reichspostamt upplyst, att förbindelsen mellan Altefähr och Stralsund varit afbruten af ishinder en dag år 1887 den tjugooandra januari, ingen dag de derpå följande tre åren, fem dagar i början af januari år 1891 samt en dag trettiondeförsta januari detta år.»

Således är det ej så illa ställdt med isförhållandena derstädes, som man låtit påskina. Trafiken på Warnemünde är då oftare afbruten under flere dagar. Jag ber att få fästa uppmärksamheten på ett yttrande under den diskussion i frågan, som i fjol hölls i

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)

ationalekonomiska föreningen, der en ledamot, som representerade Malmö stad, herr Beijer, upplyste att Warnemündes hamn varit stängd 12 dagar under 1891 års vinter. Då nu sundet mellan Rügen och fastlandet varit stängdt endast 5 dagar, så talar ju detta för den föreslagna linien.

Det har här så mycket talats om, att det ej skulle tjena något till att bifalla förslaget. Jag vill då endast erinra om, att förslag först framställdes från svensk sida år 1880 om önskvärdheten af en direkt förbindelse mellan Sverige och Tyskland, sedan hafva underhandlingar pågått, och herrarne kunna icke neka, att de från tysk sida visats mycket tillmötesgående. Jag hemställer då till herrarne, om det kan vara klokt att nu endast svara med afslag i den ena eller andra formen, då ju i alla händelser detta är ett ganska acceptabelt uppslag för en direkt och god förbindelse med kontinenten. Jag anhåller för min del om bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Herr Nilsson i Skärhus: Sedan jag begärde ordet har min granne till venster, baron von Schwerin, så tydligt framställt de skäl, som jag för min del skulle hafva framlagt för afslag, att jag skall inskränka mig till att instämma med honom och på de af honom anförda skäl yrka afslag å utskottets hemställan.

Herr friherre Nordenskiöld: Jag skall endast anhålla att få återtaga mitt yrkande om bifall till utskottets förslag och instämma i herr Dahns.

Herr Elis Nilson: Jag skall endast be att med några ord få bemöta ett yttrande af herr Dahn, som sade, att jag kämpat för mitt förslag med en ifver värd en bättre sak. Som den ärade talaren torde observera, nämnde jag, att det var just af ifver för en riktig lösning af denna fråga, som jag stälde mig uteslutande på den ståndpunkten, att man borde verka för den kortaste vägen. Som han äfven torde erinra sig nämnde jag äfven, att om vederbörande fortfarande hållit på den kortare vägen öfver Lund och Trelleborg, jag skulle hafva stått på den sidan.

Herr friherre Nordenskiöld hade ett yttrande i samma rigtning, då han förklarade att man icke i en dylik fråga skulle representera sina egna samhällen. Jag ber härför få genmäla, att jag icke vet med mig att i denna fråga hafva uppträdt partiskt för något särskildt samhälle. Jag har önskat att frågan måtte lösas på det för hela landet mest tillfredsställande sätt.

Då jag är fullt förvissad om, att en ny mångsidig undersökning kommer att anställas, derest frågan nu blir afslagen, så skall jag anslna mig till den af herr Olof Jonsson i Hof, herr Persson i Mörarp med flere afgifna reservationen.

Herr von Friesen: Jag har egentligen uppkallats af ett yttrande af hans excellens herr statsministern. Han yttrade, att den »tyska regeringen» förklarar, att någon subvention från tysk sida »icke kunde erhållas» till någon annan linie än en, som ut-

myunnar i Sassnitz. I statsrådsprotokollet deremot upplyses, att tyska rikspoststyrelsen bestämdt förklarar, att *ingen utsigt förefinnes* att från tysk sida erhålla erforderligt bidrag till den nödvändiga subventionen af ifrågavarande sjöpostförbindelse, med mindre Sassnitz valdes såsom utgångspunkt i Tyskland.» Det är således *tyska rikspoststyrelsen*, som sagt, att »ingen utsigt» förefinnes, och det är ju något helt annat, än att tyska regeringen skulle hafva bestämdt förklarar, att icke någon tysk subvention kan erhållas, om icke Sassnitz väljes till ändpunkt i Tyskland. För öfrigt har inom statsutskottet företetts ett dokument, som synes hafva kommit från den svensk-norska beskickningen i Berlin, och hvari motvilligheten mot tysk subvention till annan linie än en till Sassnitz icke var ens så bestämdt formulerad, som i statsrådsprotokollet. Här föreligger icke något autentiskt dokument i detta hänseende, och jag tror därför, att man bör vara försigtig, innan man bestämdt förklarar, att, om önskuingar från Sveriges sida framställas om en annan linie än en till Sassnitz, subvention för densamma ej skulle kunna vinnas från Tyskland. Det är nemligen förhållandet, att från svensk sida alltid påyrkats Sassnitz, och att man varit mycket öm om att få linien dit, och då från svensk sida icke gjorts den minsta påtryckning — utan tvärt om — till förmån för någon annan linie, så är det ju lätt förklarligt, att man från tysk sida kan få uttalande om, att man der icke vill understödja någon annan linie än en, som utmyunnar i Sassnitz.

Hans excellens yttrade vidare, att vi i denna angelägenhet rönt stort tillmötesgående från Tysklands sida. Jag tviflar på, att tyska staten — huru högt jag än sätter den — här har gjort annat, än hvad som varit förestafvad af tyskt intresse, och jag håller före, att ej heller vi böra göra annat än hvad som vårt eget intresse bjuder. Jag tror, att de intressen från tysk sida, som drivit fram förslaget om denna linie, äro sjelfständiga och oberoende af de allmänna intressen, som från svensk sida här kunna vara att bevaka.

Jag skall nu yttra några ord i sjelfva hufvudfrågan, men vill dervid icke inlåta mig på sådana vidlyftigheter, som min ärade kamrat på stockholmsbänken, friherre Nordenskiöld, hvilken ifrigt argumenterade mot möjligheten att förena post- och godstrafik, men slutade med att yrka bifall till statsutskottets förslag, hvilket just afser att förena post- och godstrafik. Jag vill framhålla, att huru man än vänder saken, så är *här* egentligen endast fråga om en snabbare *postförbindelse* med kontinenten. Jag tror, att man måste fränse så väl persontrafiken som godstrafiken.

Det har sagts, att man skulle komma att uppsupa persontrafik från Norge och vestra Sverige i denna linie. Derpå tviflar jag högeligen, ty om man kommer lika fort fram öfver Danmark, så erbjuder resan öfver detta land större fördelar för dem, som komma med vestkustbanan, än den linie, som här är föreslagen, äfven om den får Trelleborg som utgångspunkt. Och icke heller är den persontrafik, som för öfrigt kan väntas, särdeles betydande. Jag har här i min hand uppgifter om de direkta biljetter, som sålts

Angående anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten.
(Forts.)

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

under det senaste vinterhalfåret från Stockholm och Norrköping till Berlin. De uppgingo till 481, då nemligen tur- och returbiljetterna räknas dubbelt. Fördelas nu dessa 481 biljetter på de 180 dagar, som vinterhalfåret innehåller, så får man 2,67 passagerare per dag. Det är då om dessa 2,67 passagerare, som Danmark och den nya routen skulle slåss — för att nu icke tala om de tolf oxarne. Jag kan icke tro, att någon kan betrakta en persontrafik, sådan som den nämnda, såsom varande af någon som helst betydelse vid denna frågas afgörande.

Lika litet kan jag tänka mig, att någon kan anse den väntade godstrafiken vara af betydelse vid frågans bedömande. Jag ställer mig i detta afseende på den kongliga propositionens ståndpunkt; propositionen talar alldeles uteslutande om post- och persontrafik, såsom ämnade för denna linie, och säger för öfrigt endast, att denna route kan blifva en »vägvisare» för godstrafiken. Men jag tror, att hvarken kommerskollegium eller någon annan myndighet kan lemna någon föreskrift om hvar godstrafiken skall gå, ty godstrafiken följer den naturligaste vägen till afsättningsorten, och den naturligaste vägen är här icke öfver Sassnitz. Om nemligen godset kommer till Sassnitz, så har det, om det skall till Berlin, vid pass 5 nymil längre jernväg, än om det kommer från Warnemünde, och skall gods från Sverige till Hamburg och vestra Europa, så har det öfver Sassnitz vid pass 12 nymil längre jernväg än öfver Warnemünde. Jag undrar, om under sådana förhållanden godstrafiken kommer att följa kommerskollegii anvisning. För min del tviflar jag derpå. I Kongl. Maj:ts proposition har ock posttrafiken i första rummet framhållits, och jag anser, att det endast och allenast är denna, som här bör tagas i betraktande. Hur ställer det sig då med posttrafiken? Det är klart, att den kommer att gå snabbare än förut, visserligen ej under sommaren, då den redan är tillräckligt snabb, men under vintermånaderna. Nu hafva dock, såsom herr finansministern upplyste, förhållandena ändrat sig något mot hvad de voro, då den kongl. propositionen afgafs, till följd af nyanordnade resor på linien Gjedser—Warnemünde, så att med de anordningar, som på svensk sida för närvarande förefinnas, vinterposten öfver Gjedser—Warnemünde endast skulle hafva 10 timmars längre resa än på den nu ifrågasatta linien. Hur det åter skulle komma att ställa sig, om dessa nya danska anordningar inarbetades i de svenska förhållandena, derom kan ingen nu upplysa.

Är nu denna snabbare postförbindelse värd de uppoffringar, som för densamma krävas? Subventionen från Sverige är antagen till 158,000 kronor. Huru vida den kommer att stanna vid detta belopp, är naturligtvis osäkert, men jag vill förutsätta, att den stannar dervid. Vidare ökas genom den nya routen kostnaden för trafiken på de svenska jernvägarna med 150,000 kronor årligen. Der hafva vi således en summa af 308,000 kronor, som vi årligen skola offra för denna 10 timmar snabbare postförbindelse. Jag undrar, om den kan vara värd så mycket. Åtminstone tillåter jag mig betvifla, att den praktiska nyttan i det stora hela af denna

snabbare postföreling står i något rimligt förhållande till den stora kostnad af 308,000 kronor årligen, som vi derföre skulle uppoffra, och som annorlunda använd skulle lemna vida bättre resultat.

Jag tror att man icke skall låta sig förvillas i denna fråga, utan ställa den på den rätta ståndpunkten och den är: vill man för denna något snabbare vinterpostföreling betala 308,000 kronor årligen? Jag för min del vill det icke och skall derföre, herr talman, yrka bifall till reservanternas förslag.

Angående anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten.
(Forts.)

Hans excellens herr statsministern Boström: Med anledning af den föregående talarens erinran, anhåller jag, att få göra en rättelse i mitt förra yttrande.

Har jag sagt att den tyska regeringen bestämdt förklarar, att någon subvention från tysk sida icke skulle ifrågakomma för någon annan förbindelse än den med Sassnitz till utgångspunkt, så har jag gjort mig skyldig till en missägning, hvilket ju torde framgå deraf, att något bestämdt beslut ännu icke kan föreligga så länge endast underhandlingar pågå. Men när denna förklaring blifvit afgifven så väl af den preussiske postchefen som äfven, enligt hvad svenske ministern i Berlin upplyst, af preussiske statsministrar, så kanske man icke alldeles utan fog kan tillåta sig det uttryck, jag nyss i hastigheten begagnade.

Hvad deremot beträffar samme talares tvifvelsmål, huru vida Preussen visat något tillmötesgående i denna sak, så borde ju meningarne derom knappast vara delade. Jag för min del är åtminstone af den åsigten att, så länge det faktum föreligger, att Preussen anvisat och vill anvisa sådana belopp, som här förut blifvit nämnda, under det att från svensk sida endast uttalats önskingar, man med fog kan säga, att Preussen verkligen visat sig tillmötesgående mot Sverige.

Herr Dahn: Jag skall endast be att få göra några erinringar med anledning af ett par yttranden af herr von Friesen.

Han sade bland annat, att godstrafiken låter icke tvinga sig. Ja, gör den icke det, så är det bäst att vi icke befatta oss med den här saken alls, ty den godstrafik vi nu hafva på Tyskland går hufvudsakligen öfver Helsingborg eller Malmö, och så vidare öfver de danska öarne, men vi hoppas att den skall komma att gå från Malmö direkt öfver till Tyskland, och det tror jag herr von Friesen äfven har förhoppning om.

Samme talare yttrade äfven, att man hade räknat ut, att den nu ifrågasatta förbindelsen med kontinenten skulle komma att trafikeras af endast, jag tror det var 2,67 passagerare dagligen från Sverige och Norge. Ja, det påminner mig om en historia från jernvägarnes första tid, då en professor i Lund räknade ut, att den då ifrågasatta jernvägen mellan Malmö och Lund skulle komma att trafikeras af endast $3\frac{7}{8}$ passagerare per dag, ty så många hade diligensen haft, och detta var för honom ett tillräckligt argument för att nämnda bana icke skulle bära sig. En annan lärд man försäkrade, att de svenska jernvägarne skulle komma att bära sig

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

så illa, att de icke ens skulle lemna medel till smörjan. Emellertid se vi nu, att de svenska statsbanorna, öfver hufvud taget och om man fränser en del af Norrland, bära sig ganska bra och i synnerhet är södra stambanan en mycket god affär. Jag tror därför att det vore bäst om herr von Friesen icke bryr sig så mycket om spåmännen i detta fall, ty deras spådomar slå sällan in i praktiken.

Jag fortfar att yrka bifall till mitt förslag.

Herr Hedin: Herr talman! Hans excellens herr statsministern har nu i sitt senaste yttrande förklarat, att det var »i hastigheten» han kom att säga något, som jag till min stora glädje hör att han ej vill stå för. Hans näst föregående yttrande innehöll deremot en mycket positiv försäkran, att den preussiska regeringen icke går in på annat än det eller det, och detta framhölls såsom ett afgörande argument, hvarför den svenska Riksdagen måste votera på det eller det sättet. Det är emellertid ledsamt, att jag icke kan acceptera herr statsministerns yttrande såsom tillkommet i hastigheten, ty då måste jag förutsätta, att ett yttrande, som förekommer i statsrådsprotokollet, bilagdt Kongl. Maj:ts proposition n:o 38, också tillkommit i hastigheten, men detta senare yttrande får man väl åtminstone antaga vara öfvervägdt. Jag förmodar att det förhåller sig med herr statsministerns yttrande nu på samma sätt, som med herr finansministerns yttrande till nyssnämnda statsrådsprotokoll, nemligen att det i sjelfva verket icke är något hastverk, hvarken det ena eller andra yttrandet, utan ett uttryck af den konstanta tankegången hos Konungens rådgifvare, att efter som Tyskland vill hafva saken ordnad på det och det sättet, vi icke hafva något annat att göra än att böja oss.

Herr finansministern yttrar på sidan 42 i bilagan till den kongl. propositionen, efter något resonnement på sidan 41 om komiterades mindre omfattande alternativ, att eftersom, enligt hvad generalpoststyrelsen inhemtat, detta förslag skulle vara »mindre antagligt från tysk sida, lärer det böra förfalla». Den blotta omständigheten att man får höra att en sak är »mindre antaglig från tysk sida» är således afgörande för Konungens rådgifvare, huru de skola råda Konungen i rikets angelägenheter.

Medan jag har ordet vill jag göra ett par erinringar med anledning af utskottets hemställan i den nu föredragna punkten. Mot denna hemställan har jag först att göra den anmärkningen, hvilken icke någon kan vederlägga, att utskottet öfverskridit sin grundlagsenliga befogenhet, att det är ett grundlagsvidrigt förslag, som utskottet framställer, då utskottet, utan föranledande, vare sig af den kongl. propositionen eller af någon inom Riksdagen väckt motion, föreslår Riksdagen att bevilja och till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett anslag af 91,500 kronor. Utskottet har icke haft något sådant förslag att yttra sig öfver.

Vidare har jag att anmärka ett i samma punkt förekommande misstag. Utskottet säger nemligen, att för bestridande af subventionskostnaden i fråga finnas redan tillgängliga medel till ett be-

lopp af 67,000 kronor. Det förhåller sig icke så. Det beloppet finnes *icke* till Kongl. Maj:ts disposition.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet friherre von Essen: Jag ber att i korthet få besvara en del anmärkningar, som framstälts mot Kongl. Maj:ts proposition af några föregående talare.

En talare nämnde, att man icke vore säker på, att de ifrågasvarande ångbåtarna kunde erhållas för det beräknade priset. Riksdagen kan väl icke fordra, att Kongl. Maj:t på förhand skall göra upp med ett bolag att anskaffa ångbåtar af viss beskaffenhet, innan Kongl. Maj:t ännu vet, huruvida Riksdagen kommer att gilla den framställning, som måste i ärendet göras; ty enligt mitt förmenande skulle icke något bolag vara villigt att under dylika förhållanden binda sig vid en så stor affär, huru intresseradt det för öfrigt kunde vara af densamma. Men jag har dock icke underlåtit att under hand höra mig för, om en uppgörelse kunde komma till stånd inom det föreslagna beloppet, och detta synes kunna ega rum.

Det har redan anmärkts, att jag yttrat att, om man skulle gå direkt från Hör till Ystad öfver Bjerjsölagård, måste i alla fall en betydlig del af tåget ned till Malmö, med särskildt lokomotiv, och sålunda ett särskildt tåg anordnas till Ystad; och man anser, att samma skulle förhållandet blifva, om hela tåget finge löpa till Trelleborg. Det synes mig dock, som om hvar och en borde finna, att det måste blifva dyrare att hafva två tåg med hvar sitt lokomotiv än att låta hela tåget gå till Malmö och sedan fortsätta med några få vagnar ned till Trelleborg. Dessutom skulle mellan Ystad och Hör ovilkorligen fordras ännu ett tåg dagligen för att kunna tillgodose trafiken mellan de södra och norra orterna, och detta skulle, såsom jag förut nämnde, medföra ytterligare kostnader, jemväl för de vestra trafiklinierna.

Nu har man sagt, att man gerna ville gå med på en förändring i detta afseende för att gagna fosterlandet. Ja, det kan ju ingen betvifla, ens ett ögonblick, att icke hvar och en vill enligt *sine* innerligaste öfvertygelse gagna sitt fosterland, men beklagligt är likväl, att i detta, likasom i så många andra fall, tankarna om bästa sättet härför äro så olika. Jag beklagar verkligen detta!

Herr Olof Jonsson yttrade, att ytterligare utredningar måste ske. Jag erkände ju nyss, att Kongl. Maj:t icke pröfvat frågan om boskapstransport mellan Sverige och Tyskland, men detta härleder sig deraf, att denna sak kommit på tal först efter det frågan om ett lämpligare ordnande af person- och posttrafiken, som är det mest trängande, blifvit af Kongl. Maj:t arrangerad. Det är nog sant, att ångbåtarna mellan Korsör och Kiel taga stora kreaturstransporter, men turisterna äro dock icke nöjda med denna anordning, som för öfrigt skämmer luften om bord. I alla fall synas nästan alla här vara öfverens om, att kreaturstransporten borde ledas öfver Malmö--Warnemünde. De, som hysa denna åsigt, hafva säkerligen bakom sig den förhoppning att, om man endast

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)

kan få frågans lösning uppskjuten ett år, skola de äfven få persontrafiken öfver Malmö. Om det tillåtes mig att gifva dem ett råd, skulle jag vilja säga, att de göra bättre i att nu taga den linie, hvarom de skilda intressena dock kunna förena sig.

För öfrigt borde väl icke de af kammarens ledamöter, som sitta i statsutskottet, med fog kunna säga, att denna fråga icke är fullständigt utredd. Det har syntts omöjligt att i Kongl. Maj:ts proposition taga in den mängd detaljyttranden, som i ärendet föreligga, om man skulle hoppas, att propositionen skulle blifva genomläst. Så många utlåtanden och skrivelser finnas nemligen rörande detta ämne, att endast genomläsandet deraf skulle taga en längre tid och kanske fördröja riksdagens afslutande ännu några dagar. Alla bilagorna hafva emellertid öfverlemnats till statsutskottet, och jag förmodar därför, att utskottets samtliga ledamöter gått igenom desamma.

Ett af de viktigaste argument mot förslaget synes vara frågan om bron mellan Altefähr och Stralsund. Jag medgifver, att det är mycket viktigt, att denna bro kommer till stånd, ty det vållar naturligtvis tidsutdrägt att gå med ångfärjan öfver detta sund. Men denna förbindelse kommer i allt fall att betydligt förbättras, då preussiska regeringen anslagit 95,000 mark till komplettering af anstalterna för öfverfarten, och för färjan har icke funnits något längre ishinder än en dag på flera år. De tolf stackars kreaturen, som man här så mycket talar om, kunna sålunda sändas öfver Rügen till Berlin utan omlastning, och för dem blir tidsförlusten högst $\frac{1}{2}$ timme mot om bron vore färdig. Och det finnes all anledning antaga, att bron kommer till stånd då, enligt hvad vår minister i Berlin meddelat, officiella myndigheter försäkrat att, så skulle ske och ansett, att regeringen kunde vänta enhälligt bifall för denna sak.

Det är möjligt, att representanterna från vissa delar af vårt land icke så noga insett behofvet af denna förbindelse och därför lika gerna äro med om ett uppskof som ett bifall till en sak, beträffande hvilken de känna sig vacklande. Men jag är fullkomligt öfvertygad, att, derest icke skilda intressen gjorde sig gällande, utan skäl finge gälla, skulle frågan redan i dag kunna lösas på ett sätt, som skulle lända till mycken välsignelse för vårt fosterland.

Jag har redan förut nämnt och jag upprepar det, att jag och många med mig anse, att det blir för dyrt att drifva ångbåtar, som skola transporterera boskap, med så stor hastighet, som fordras för person- och posttrafiken till kontinenten. De ångare, som frakta boskap, göra i allmänhet endast 8 à 10 knops fart, och hufvudsaken är, att frakten är billig, men för passagerare och post fordras snabb kommunikation. Det går icke för sig att i detta fall förena snabbhet och billighet. För öfrigt byggas transportbåtar på annat sätt än passagerarefartyg, för att vara mera lastbärande. I förbigående vill jag säga, att det förvånade mig något, att den ärade talare, som nyss vände sig mot finansministern och på *sitt* sätt strödde blommor för honom, var en af petitionärerna

för Ystad; då fans det icke något hinder för att få till stånd en förbindelse mellan sistnämnde ort och kontinenten.

Jag anser emellertid, att frågan om ordnande af kreatursexporten icke utgör något giltigt skäl för att nu motsätta sig Kongl. Maj:ts förslag. Det kan nog vara sant, att linien Trelleborg—Sassnitz icke lämpar sig för kreaturstransport, men detta får väl icke vara bestämmande framför allt annat.

En talare på stockholmsbanken frågade: skola vi offra 308,000 kronor om året på denna trafik? Är det då verkligen så mycket, det nu gäller? Jag tror det icke. Den ärade talaren glömde att räkna ifrån dels den inbesparade transittersättningen till Danmark 40,000 kronor, dels ock den nu utgående svenska subventionen för förbindelsen mellan Malmö och Stralsund med ångarne »Sten Sture» och »Oscar» 27,000 kronor, eller tillsammans 67,000 kronor årligen. Han glömde också, att en stor del af de ifrågavarande utgifterna säkerligen kommer att återgäldas genom ökad trafik på våra jernvägar samt att 120,000 kronor voro afsedda för anordnande af natttjänst å vissa jernvägslinier i mellersta Sverige för underlättande af förbindelsen med Norge m. m., som omtalas i Kongl. Maj:ts proposition, och det är väl icke något tvifvel om att icke detta skall i väsentlig mån öka passagerareantalet.

En talare undrade, huruvida den nya förbindelsen kunde löna sig. Det är en gammal regel, att der en diligenslinie burit sig, der bär sig också en jernväg. Mellan Upsala och Stockholm gick förut en diligens — som väl vanligen var fullsatt med passagerare —, men när man skulle bygga en jernväg mellan dessa städer, undrade dock mången, om det skulle kunna löna sig. Emellertid finnes det knappast i hela Sverige någon bandel, som bär sig så bra, som denna linie. Trafiken ökar sig i följd af förbättrade kommunikationer, och när vi en gång få den nu ifrågavarande förbindelsen, skall man se att den nog blir vinstgivande.

Jag finner i denna önskan om ett uppskof icke något annat än ett maskeradt sätt att söka vinna tid för andra intressen. Vi få då nästa år igen hela denna långa diskussion.

Herr von Friesen: Herr Dahn anförde i sitt bemötande af mitt förra yttrande ett uttalande från den tid, då våra första jernvägar skulle byggas. Det förefaller mig oegentligt att bygga på det exemplet nu, då jernvägarne redan finnas; jag ville ju icke stödja mig på antalet passagerare, som för närvarande resa mellan Trelleborg och Sassnitz. För öfrigt, eftersom den ärade talaren icke fann sig tillfredsstäld med de siffror, jag anförde i mitt förra yttrande, vill jag fästa hans uppmärksamhet på den uppgift, som för en stund sedan lemnades af en talare på malmöbanken, att antalet passagerare på ångbåtarne mellan Malmö och Stralsund i medeltel utgör endast 14½ per dag — detta under den bästa tiden på året, nemligen under sommarmånaderna —, och dock vinner man på denna linie lika snabb ankomst till Berlin, som på den, hvilken nu är föreslagen. Af denna siffra åtminstone må man kunna döma, hvilken persontrafik man har att vänta sig på den nu ifrågasatta ångbåtslinien.

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

Herr finansministern nämnde att jag vid min beräkning af kostnaderna glömde att fråndraga dels 40,000 kronor, som nu utgå som transitorsättning till Danmark, och dels 27,000 kronor, som utbetalas i subvention till sommarförbindelsen Malmö—Stralsund. Ja, detta är sant, men jag tänkte mig att om dessa 308,000 kronor skulle användas för ett annat ändamål, nemligen för en förenad post-, person- och godstrafik, så skulle samma afdrag också kunna göras. Dessa 67,000 kronor skulle således i alla händelser inbesparas. — Om de kostnader, uppgående efter beräkning till 150,000 kronor för år, som föranledas af förändrade tågordningar å de svenska statsbanorna, yttrade herr finansministern för öfrigt, att de »till stor del» skola komma att betäckas af ökade trafikinkomster. I statsrådsprotokollet åter heter det, att dessa kostnader »torde, åtminstone till någon del, komma att betäckas» genom de ökade trafikinkomsterna — som man finner, ett vida försigtigare yttrande. Men allra försigtigast torde vara att betrakta hela beloppet såsom en ren utgift.

Det har sagts, att det är orimligt att tänka sig en förenad post-, person- och godstrafik. Ja, nog är det bättre att hafva skild godstrafik, det vill jag icke förneka, men frågan är om vi hafva råd dertill. Jag för min del tror det icke, utan anser att vi böra nöja oss med en för post-, person- och godstrafik gemensam förbindelse med Tyskland. Derigenom skulle vi möjligen göra ett par timmars tidsförlust, men skulle detta verkligen vara af så stor betydelse?

Vidare har det anmärkts, att reservanterna inom utskottet saknat befogenhet att säga, att denna fråga icke vore tillräckligt utredd, enär de som sutit i utskottet borde veta hvilken vidlyftig utredning, som der förebragts. Nu förhåller det sig så, att vi inom utskottet varit öfverhopade med bref och handlingar rörande denna fråga — man har nätt upp hunnit sluta läsningen af ett dokument, förr än ett annat kommit fram — och senast i dag har en vigtig upplysning kommit oss tillhanda här i kammaren, som vi nu fått del af för första gången, den nemligen om isförhållandena i Strehlasundet. Jag vill då fråga om man vid sådant förhållande verkligen kan antaga, att frågan varit tillräckligt utredd till föreläggande för Riksdagen.

Här har vidare yttrats att med temlig säkerhet kunde antagas, att den mycket omtalade bron vid Altefähr komme att snart anläggas af preussiska staten. Jag för min del hyser mina tvifvelsmål i detta afseende. De preussiska statsbanorna gå för närvarande illa. De hade för trafikåret 1891—92 beräknats skola lemna en behållning af 165 millioner riksmark, men öfverskottet blef endast 108 millioner riksmark, således en felberäkning på 57 millioner, och efter allt att döma kommer Preussen under den närmaste tiden att gå mycket försigtigt till väga i fråga om utgifter för sina jernvägar. Jag tror därför att man icke bör hysa allt för sangviniska förhoppningar i afseende på nämnda bro. Jag vill tillägga att den skall blifva en fjerdedels mil lång och att det således icke är någon småsak att bygga den.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet friherre von Essen: Det låter så enkelt att säga, att man genom att nöja sig med ett par timmars längre resetid för post- och persontrafiken kan anordna en gemensam post-, person- och godstrafik. Men så enkelt är det dock icke, ty posttrafiken är en mycket viktig sak. Det gäller der vid lag minuten; tågtiden i Berlin är bestämd och beroende på ankomsttiden för tåg från skilda håll af Europa. Man kan icke gå från Berlin, förr än dessa tåg äro ankomna, och då afgangstiden från Berlin är satt så sent som 8,25 f. m., kommer tåget till Stockholm först kl. 11,15, och det är i sista minuten för att medhinna postens expedierande. Med hänsyn till börstimmarna och den tidiga afgangen på qvällen är tiden mycket knappt tillmätt. Det har till och med varit starkt ifrågasatt att vidtaga några sådana anstalter, att man skulle kunna vinna någon stund för dessa brefs ankomst till Stockholm. Undersökningar hafva gjorts, huruvida fördelningen af posten skulle kunna ske under vägen och särskilda posttjenstemän skulle beordras infinna sig i Katrineholm för att der fördela posten. Resultatet af dessa undersökningar har visat, att breffven genom en sådan anordning skulle komma adressaterna tillhanda cirka tre kvarts timme tidigare än eljest, hvilket vore af största vigt för affärsverlden. En sådan åtgärd skulle medföra en kostnad af omkring 15,000 kronor årligen, ett pris, som väl icke kan anses för dyrt, om man verkligen vill att den ifrågasatta förbindelsen skall uppfylla sitt ändamål.

Jag ber få upprepa hvad jag förut i dag yttrat rörande de reservbåtar, som här äro afsedda att anskaffas. Jag ser icke något hinder, hvarför man icke skulle kunna bygga dessa efter en annan konstruktion än den, hvarefter postångfartygen skulle byggas, på det att de skulle kunna vara tjenliga för kreatursexport, måhända mellan Malmö och Warnemünde, måhända mellan Trelleborg och Sassnitz. Detta är en utredning, som skulle kunna göras med anledning af kreatursexportförhållandena och hvilken jag anser att man med fullt förtroende skulle kunna öfverlemna åt regeringens omsorg.

Hvad beträffar den föregående talarens anmärkning, att regeringen efter den kongl. propositionens aflemnande tid efter annan meddelat statsutskottet åtskilliga detaljupplysningar, vill jag blott nämna, att under de 20 år jag varit ledamot af statsutskottet har man alltid varit belåten med, att regeringen varit i ständig förbindelse med utskottet och meddelat upplysningar allt efter som regeringen inhämtat sådana. Jag tror således icke att man har skäl att göra regeringen några förebråelser för hennes tillvägagående i detta fall.

Jag ber till slut endast få omnämna innehållet af den sista depeschen från svenske ministern i Berlin rörande jernvägen Sassnitz—Crampas. Der säges: Det finnes icke ringaste tvifvel, att icke landtdagens bifall till en regeringens framställning enhälligt lemnas. Byggandet af banan kan i hvarje fall icke påbörjas i år och anslaget kommer därför icke under behandling förr än under nästa session, som afgör budgeten 1 april 1893—94.

Angående anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten.
(Forts.)

Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)

Herr Jonsson i Hof: Endast några få ord till svar på den förbräelse, herr statsrådet och chefen för finansdepartementet rigtade mot oss! Han sade, att om icke de enskilda intressena finge göra sig gällande, utan man stälde sig på den punkt, som är fördelaktig för landet i sin helhet, skulle denna fråga lätt vara löst, men att, om kammaren förenade sig om afslag och frågan blefve uppskjuten till kommande riksdag, skulle de enskilda intressena återigen komma att slita sönder hvarje förslag i detta hänseende, och frågan blifva lika olöst.

Jag kan icke fatta huru han kan hysa den minsta tanke derpå, att åtminstone jag härvid skulle hafva något det ringaste enskilda intresse att förfäkta, när jag yttrade mig emot denna plan. Det förefaller mig ganska egendomligt, att det verkliga förekommit ett sådant yttrande, som, enligt hvad det tycktes, var rigtadt äfven mot mig. Men jag skall be att i stället få säga, att om ledamöterna af regeringen egna hälften af det intresse och den energi, som de under dessa senare dagar utvecklat för att vinna bifall till denna fråga, till att utreda huru en kombinerad förbindelse, afseende post-, varu- och persontrafik, skall kunna ordnas nästa år, skall denna fråga mycket lätt kunna lösas inom kammaren; och jag hoppas att, om det blir afslag denna gång, skall regeringen visa samma intresse och samma energi äfven för den uppgift, som *vi* stält främst.

Jag anhåller om bifall till reservationen.

Herr von Friesen: Blott några få ord. Jag beklagar, om någon, i likhet med herr finansministern, skulle fått den uppfattningen, att jag haft för afsigt att klandra regeringen därför att att den lemnat statsutskottet nya upplysningar. Det har naturligtvis aldrig kunnat vara min mening, utan jag har endast, angripen som jag var, jag, liksom de öfriga reservanterna, velat försvara reservanternas ståndpunkt i frågan. Om mitt yttrande innebar något klander, så var det klander deraf, att dessa upplysningar icke voro tillgängliga redan då frågan kom in till Riksdagen. Men jag är naturligtvis mycket tacksam för de upplysningar regeringen sedermera lemnat. Emellertid just den omständigheten, att nya upplysningar oupphörligen strömma på oss och att vi erhålla sådana ända in i sista stunden, tyckes innebära, att vi kunna dröja något tills *vi* kunna få ytterligare nya upplysningar, som måhända komma oss att förändra vår mening i frågan.

Öfverläggningen var härmed slutad. Sedan herr friherre Nordenskiöld återtagit sitt yrkande om bifall till utskottets hemställan, återstodo följande yrkanden, nemligen: 1:o) på bifall till herr And. Perssons med fleres vid utlåtandet fogade reservation; 2:o) på bifall till herr Lasse Jönssons reservation; och 3:o) på bifall till herr Dahns under öfverläggningen framställda förslag. Herr talmannen gaf propositioner på hvart och ett af dessa yrkanden, dervid ordet begärdes af

Herr Hedin, som yttrade: Jag skall be att få anmärka, att Kongl. Maj:t icke i sin proposition begärt något bifall från Riksdagens sida till förslaget om ordnande af ifrågavarande postförbindelse. Således måste det vara alldeles oegentligt att, såsom den ärade ledamot, hvilken framställt ett resolutionsförslag, yrka att Riksdagen skall *bifalla* det Kongl. förslaget. Kongl. Maj:t har, på hemställan af chefen för finansdepartementet, begärt Riksdagens *yttrande* öfver detta förslag, och det är derpå Kongl. Maj:t skall hafva svar och icke huruvida Riksdagen bifaller detta förslag. Ty en sådan fråga är icke framställd. På samma gång vidhåller jag den åsigt jag förut uttalat, att statsutskottets förslag är grundlagsvidrigt.

*Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)*

Herr Dahn: Utskottet begagnar med afseende härå ett annat uttryck, nemligen ordet »godkännande»; och jag trodde att uttrycket »bifalla» skulle vara ungefärligen detsamma. Men i fall det passar bättre att begagna ordet »godkänna» i stället för ordet »bifalla», så må det förra uttrycket gerna sättas i stället för det senare.

Under erinran, att någon ändring i de framställda yrkandena numera, efter det öfverläggningen förklarats afslutad, icke formenligt kunde ega rum, förnyade herr talmannen propositionerna på de trenne ofvan omfördälda yrkandena; och fann herr talmannen svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för bifall till herr Perssons med fleres reservation. Votering begärdes. I anledning häraf upp- tog herr talmannen, för bestämmande af kontrapositionen, ånyo de återstående yrkandena, af hvilka det, som afsåg bifall till herr Dahns förslag, nu förklarades hafva flertalets röster för sig. Votering begärdes emellertid jemväl i fråga om kontrapositionen. Sedan i anledning häraf omröstningsproposition blifvit uppsatt, begärdes ordet af

Herr Lyttkens, som yttrade:

Då jag är den, som begärt votering om kontraposition, skall jag be att få återtaga denna min begäran.

Som emellertid votering om kontraposition fortfarande påkallades, blef nu justerad och anslagen den uppsatta omröstningspropositionen, så lydande:

Den, som till kontraposition i voteringen angående bifall till den af herr A. Person m. fl. vid statsutskottets utlåtande n:o 75 fogade reservation, antager det af herr Dahn framställda yrkande, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit yrkandet om bifall till den af herr Lasse Jönsson vid utlåtandet afgifna reservation.

Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)

I denna votering afgåfvos 123 ja och 86 nej; i följd hvaraf propositionen för hufvudvoteringen erhöll följande lydelse:

Den, som vill att kammaren, beträffande statsutskottets hemställan i nu föredragna mom. a) af utlåtandet n:o 75, bifaller det förslag till beslut, som innefattas uti den af herr A. Persson m. fl. vid utlåtandet fogade reservation, röstar

Ja;

Den, det'ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit det af herr Dahn under öfverläggningen framställda yrkande.

I denna senare votering röstade 118 ledamöter ja och 94 nej; hvadan kammaren fattat sitt beslut i enlighet med ja-propositionens innehåll.

Efter föredragning vidare af mom. b), innefattande utskottets hemställan, att, vid bifall till hvad utskottet under mom. a) föreslagit, en af Kongl. Maj:t gjord framställning om anslag för anordnande af fullständig nattjenst å statsbandelarne Hästveda—Nässjö och Laxå—Brunsberg måtte på det sätt bifallas, att Riksdagen, för anordnande af nattjenst å statsbandelen Hästveda—Nässjö, på extra stat för år 1893 under sjetten hufvudtiteln anvisade ett belopp af 30,000 kronor till bostäder och postkurar åt banbevakningen, anförde:

Herr Elowson: Jag anhåller att i största korthet få fästa kammarens uppmärksamhet på den otillfredsställande trafikförbindelse, som eger rum mellan de förenade båda rikenas hufvudstäder, Stockholm och Kristiania. Enligt nu gällande tidtabell kommer tåget från Stockholm till Laxå kl. 2,²³ på natten och stannar till kl. 5,¹⁵, således ett uppehåll midt i natten på 2 timmar 52 minuter. Vid färd i motsatt riktning kommer tåget från Kristiania till Laxå 9,⁴⁴ på aftonen och stannar der till kl. 3,⁶ på morgonen. Således eger ett uppehåll der rum af 5 timmar 22 minuter.

Nu har Kongl. Maj:t i sin proposition n:o 38 föreslagit i sammanhang med kontinentalposten en förstärkning af statsbanornas trafikförmåga dels å banan Nässjö—Hästveda, dels å banan Laxå—Brunsberg. Dessa förstärkningar, som Kongl. Maj:t föreslagit, skulle hufvudsakligast afse, att å dessa bandelar tjenstgöringen kunde anordnas nattetid så, att nattåg kunde der gå fram. För det ändamålet har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att anvisa ett belopp af 225,000 kronor såsom extra anslag, hvarmed skulle uppföras bostäder och postkurar åt banvakter. Såsom jag tror mig veta, har Första Kammaren bifallit detta förslag. Om nu Andra Kammaren icke beviljar detta anslag på 225,000 kr. utan fattar ett annat beslut, måste, så vidt jag kan se, gemensam omröstning anställas angående detta belopp.

I den kongl. propositionen utredes, huruledes tågförhållandena mellan Stockholm och Kristiania kunde ändras så, att de blefve betydligt bättre. Man kunde således, då tåg går från Stockholm till Kristiania, vinna en tid, enligt Kongl. Maj:ts proposition, af mer än 4 timmar; då tåg går i motsatt riktning kunde man vinna en tid af 7 timmar. Detta är en tidsvinst, som jag för min del anser vara mycket beaktansvärd.

Statsutskottet, som genom sin majoritet förordat den föreslagna kontinentalrouten öfver Trelleborg—Sassnitz, har jemväl föreslagit en förökad trafikförmåga å bandelen Nässjö—Hästveda, men statsutskottet har ansett, att icke en sådan å Laxå—Brunsberg borde komma i fråga; ty den bandelen står icke i omedelbart sammanhang med kontinentalrouten. Deruti har statsutskottet fullkomligt rätt. Men det torde vara en annan synpunkt, som kunde i och för sig vara tillräcklig för att bereda en ändamålsenlig förbindelse mellan båda rikenas hufvudstäder. Statsutskottet erkänner ock, att en förbättrad anordning af förbindelsen Stockholm—Kristiania är erkännansvärd, och att den skulle i sin tid komma. Jag tror likväl att, om något beslut nu måste fattas, det vore skäl att man egnade uppmärksamhet åt det förslag, Kongl. Maj:t framlagt. Kongl. Maj:t har för uppförande af bostäder och postkurar begärt å båda linierna 225,000 kr. Statsutskottet säger att, enligt upplysningar, det skulle erfordras 120,000 kr. för att definitivt ordna nattjenstgöringen å linien Nässjö—Hästveda. Följaktligen skulle det återstå ett belopp af 105,000 kr. för samma ändamål beträffande linien Laxå—Brunsberg.

Den synpunkt, som här gör sig gällande, är en förbättrad kommunikation mellan Stockholm och Kristiania, och den är af stor betydelse. Jag vill fästa uppmärksamheten på, att om det ifrågasvarande beloppet ställes till Kongl. Maj:ts disposition, skulle det vara fullt tillräckligt att ordna tågen bättre på denna linie i öfverensstämmelse med de beräkningar, som utskottet åstadkommit, enligt hvilka för linien Laxå—Brunsberg erfordras 105,000 kronor för att förstärka dess trafikförmåga.

Jag hemställer därför, att Kongl. Maj:ts framställning om anslag för anordnande af fullständig nattjenst å statsbandelarna Hästveda—Nässjö och Laxå—Brunsberg må på det sätt bifallas, att Riksdagen för anordnande af nattjenst å statsbandelen Laxå—Brunsberg, på extra stat för år 1893 under sjetta hufvudtiteln anvisar ett belopp af 105,000 kronor till bostäder och postkurar åt banbevakningen.

Herr *Broström* instämde häruti.

Herr *Jonsson* i Hof: Jag skall be att med anledning af den utgång, som momentet a) fått, helt enkelt få yrka afslag å momentet b) såsom sammanhängande med detta första momentet. Det heter här: »att, vid bifall till hvad utskottet under mom. a) föreslagit» etc. Nu har visserligen Första Kammaren bifallit Kongl. Maj:ts proposition, men det är klart, att detta icke kan leda till

Angående anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten.
(Forts.)

Angående
anordnande
af en för-
bättrad post-
och person-
förbindelse
mellan
Sverige och
kontinenten.
(Forts.)

någon gemensam votering i frågan rörande mom. b), när förutsättningen för bifall till ett följande moment fallit bort. — Jag anser det därför vara onödigt att uppehålla tiden med öfverläggningen i denna del och yrkar, som sagdt, afslag.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad, samt herr talmannen till proposition upptagit de olika yrkandena, afslog kamraren såväl utskottets hemställan som herr Elowsons förslag.

I fråga slutligen om *mom. c)*, deri utskottet, under förutsättning af bifall till hvad utskottet under mom. a) föreslagit, hemställt om anvisande, under vissa af utskottet formulerade vilkor, af högst 650,000 kronor, såsom lån till Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolag för ombyggnad af bolagets jernväg, yttrade

Herr Jonsson i Hof: Jag skall äfven be att få yrka afslag å detta moment.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställan afslogs.

§ 7.

Föredrogs, hvart efter annat, och biföllos statsutskottets nedan nämnda utlåtanden:

n:o 6 a, i anledning dels af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen under femte hufvudtiteln gjorda framställningar angående anslagen till lindring i rustnings- och roteringsbesvären samt till sjöbeväringens vapenöfningar, dels ock af Kongl. Maj:ts särskilda proposition angående förhöjning i sistnämnda anslag;

n:o 76, i anledning af väckta motioner om anslag dels till understöd åt bränntorfs- och torfkolsindustrien inom landet, dels till understöd åt inhemskt skepps- och maskinbyggeri och dels till understöd för utbytande inom industrien af ångkraft mot elektriskt öfverförd drifkraft från vattenfall; och

n:o 77, i anledning af väckta motioner om pension åt aflidne kronolänsmannen O. A. Gawells enka och barn.

§ 8.

Föredrogs vidare statsutskottets utlåtande n:o 78, angående beräkningen af statsverkets ordinarie inkomster.

Punkten 1.

Bifölles.

Punkten 2.

Lades till handlingarna.

§ 9.

Föredrogs och bifölls statsutskottets utlåtande n:o 74, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående beredande af åldersunderstöd åt lärare och lärarinnor vid småskolor och mindre folkskolor äfvensom icke ordinarie lärare och lärarinnor vid folkskolor.

§ 10.

Likaledes bifölls bevillningsutskottets härefter föredragna betänkande n:o 11, i anledning af väckt motion om nedsättning i portot för lokalbrefkort.

§ 11.

I ordningen förekom härnäst bevillningsutskottets memorial n:o 13, i anledning af kamrarnes beslut rörande dels 3:dje punkten mom. d) och dels 120:de punkten af bevillningsutskottets betänkande n:o 9, angående tullbevillningen.

Punkten 1.

Lades till handlingarna.

Punkten 2.

I 120:de punkten af ofvannämnda betänkande hade utskottet hemställt, att åt § 8 i tulltaxeunderrättelserna måtte gifvas den förändrade lydelse, som af Kongl. Maj:t föreslagits.

Denna utskottets hemställan hade bifallits af Första Kammaren. Andra Kammaren åter hade vid behandlingen af ifrågasvarande punkt endast beslutit bifall till en vid samma punkt afgifven reservation, hvori hemstälts, att den nuvarande lydelsen af tulltaxeunderrättelsernas § 8 mom. 1 i punkten d) måtte oförändrad bibehållas.

Då Andra Kammaren sålunda ännu ej fattat beslut rörande lydelsen af förevarande § i dess helhet, men Första Kammaren i denna fråga redan beslutit, hemställde nu utskottet till Andra Kammaren, att kammaren ville fatta beslut jemväl rörande de delar af ifrågasvarande §, om hvilkas lydelse kammaren ännu icke uttalat sig.

*Angående
ändrad lydelse af § 8
i tulltaxe-
underrättel-
serna.*

Efter uppläsande af denna utskottets hemställan anförde:

Herr Johansson i Noraskog: Genom ett förbiseende i det betänkande angående tullbevillningen, som behandlades i kammaren för några dagar sedan, hade den sista klämman i de af mig m. fl. afgifna reservationerna kommit att få en lydelse, som icke var afsedd från början. På grund häraf vill jag föreslå, att

Angående
ändrad ly-
delse af § 8
i tulltaxe-
underrättel-
serna.
(Forts.)

kammaren måtte fatta det beslut, att § 8 i tulltaxeunderrättelserna erhåller följande lydelse:

»1. Innehafvare af svenskt skeppsvarf eller verkstad, der fartyg af mer än 40 tons afgiftspliktig dräktighet, vare sig svenskt eller utländskt, blifvit nybygdt, förbygdt eller repareradt, vare berättigad att för dervid använda, från utrikes ort införda tullpliktiga materialier och skeppsförnödenheter, som ej äro hänförliga till husgerådssaker eller proviantartiklar, restitutionsvis återbekomma den erlagda tullafgiften, eller i fall, då tullafgiften icke blifvit erlagd utan allenast på sätt, här nedan sägs, säkerhet för densamma ställts, njuta befrielse från dess gäldande under vilkor:

a) att afsigten med de införda materialiernas och skeppsförnödenheternas användning till förberörda ändamål vid deras införsel och angifning till tullbehandling skriftligen anmäles;

b) att det fartyg, till hvilket materialierna och skeppsförnödenheterna användas, inom två år efter deras införsel till riket styrkes vara i fullfärdigt skick;

c) att varfvets eller verkstadens innehafvare eller föreståndare, när fartyget är fullt färdigt, till generaltullstyrelsen aflemnar en af honom under edlig förpligtelse afgifven och af tvenne hans biträden, som med arbetet tagit befattning, bestyrkt noggrann förteckning öfver myckenheten af alla till fartyget använda olika materialier och skeppsförnödenheter, materialförlusten vid arbetet deri inberäknad, för hvilka restitution af eller befrielse från tullafgift sökes, jemte under samma förpligtelse afgifven försäkran, att dessa materialier och förnödenheter äro af utländskt ursprung och att full införseltull för dem blifvit behörigen erlagd eller af generaltullstyrelsen godkänd säkerhet för densamma stäld, samt uppgift om tiden, då de till riket ankommit, och den lägenhet, med hvilken införseln skett; samt

d) att varfs- eller verkstadsinnehafvaren är förbunden att underkasta sig all den kontroll i öfrigt, hvilken generaltullstyrelsen kan finna skäligt föreskrifva.

Varfs- eller verkstadsinnehafvare, som önskar anstånd med erläggande af tullafgiften för materialier och skeppsförnödenheter, som i detta moment afses, till dess frågan, huru vida befrielse från afgiften må njutas, blifvit afgjord, kan, efter hos generaltullstyrelsen derom gjord anhållan, erhålla sådant anstånd, om han för samma afgift ställer säkerhet, som generaltullstyrelsen finner betryggande; skolande angående tullverkets rätt att efter utgången af den tid, för hvilken anstånd med tullafgiftens erläggande beviljats, af sådan säkerhet göra sig betäckt för belöpande tullafgift i tillämpliga delar gälla de i § 31 tullstadgan meddelade föreskrifter.

2. De skeppsförnödenheter, hvarmed ett svenskt från utrikes ort återvändande fartyg under resan blifvit förseddt, äro icke underkastade tull, så länge de förblifva i samma fartygs bruk.»

Jag ber få tillägga, att detta förslag har ungefär samma lydelse, som den nu gällande paragrafen i tulltaxeunderrättelserna, och att det stycke i samma paragraf, som Första Kammaren beslutat utesluta, är samma stycke, som Riksdagen förra året beslöt

införa i paragrafen och hvars bestämmelser icke varit tillämpade förr än från den 1 januari innevarande år. Kongl. Maj:t har emellertid icke desto mindre ansett sig kunna redan den 13 i samma månad framlägga ett förslag derom, att dessa bestämmelser skulle strykas på grund af erfarenhet, som Kongl. Maj:t omöjligen kunnat vinna under denna korta tid.

Det är med anledning häraf, som Andra Kammarens ledamöter i utskottet velat hemställa om bifall till paragrafens lydelse i det skick, som jag nu tagit mig friheten att uppläsa.

Jag hemställer om proposition på detta mitt förslag.

Herr vice talmannen Danielson: Jag vet knappast, om kammaren varit i tillfälle att bilda sig en uppfattning om hvad den siste talaren föreslog, ty för min del kunde jag icke höra hvad han läste upp. Derför vill jag anhålla, att kammaren måtte få höra förslaget en gång till, så att man må kunna närmare bedöma detsamma. Mig vill det emellertid tyckas, att, då utskottet varit af den åsigt, att denna punkt borde utgå, man borde söka undvika ett sådant beslut, som kan föranleda till ny gemensam votering. På grund häraf ber jag få höra förslaget en gång till, så att man kan sedan bedöma, hvad beslut kammaren bör fatta.

Herr Johansson i Noraskog: Jag ber få erinra, att det förslag, jag tagit mig friheten framställa och yrka proposition på, är lika lydande med det af Kongl. Maj:t framlagda, endast med den skilnad, att stycket, som står öfverst på sid. 3 i det föreliggande betänkandet och börjar med orden: »varfs- eller verkstadsinnehafvare» och slutar med orden »meddelade föreskrifter», skulle, enligt mitt förslag, fortfarande kvarstå och paragrafen förblifva sådan den lyder i nu gällande tulltaxeunderrättelser. Första Kammaren deremot har beslutit, att detta stycke skulle utgå, men utskottsledamöterna från Andra Kammaren voro och äro fortfarande af den mening, att det skulle kvarstå. Om detta stycke gäller, såsom jag förut sagt, att fastän detsamma icke kunnat tillämpas längre än sedan 1 januari innevarande år, Kongl. Maj:t, redan den 13 januari, fann sig oförhindrad att förklara, att det icke vore tillämpligt. Men på en så kort tid kan man väl icke säga, att det ens hunnit tillämpas. För vår del ansågo vi, att detta stycke var af så pass stor vikt för alla varfs- eller verkstadsegare, att det borde få kvarstå, till dess man finge se, om det kunde göra den nytta man från början föreställt sig. Någon skada kan stadgandet åtminstone icke göra. Jag vidhåller således mitt yrkande.

Härmed var öfverläggningen slutad; och efter af herr talmannen i sådant afseende gifven proposition, biföll kammaren det af herr Johansson framställda förslag till beslut i ämnet.

*Angående
ändrad lydelse af § 8
i tulltaxe-
underrättel-
serna.
(Forts.)*

§ 12.

Härefter föredrogs bevillningsutskottets betänkande n:o 16, angående stämpelafgiften.

Punkten 1.

Lades till handlingarne.

Punkterna 2 och 3.

Biföllos.

§ 13.

Föredrogs och lades till handlingarne bevillningsutskottets memorial n:o 18, i anledning af återremiss af 58:de och 122:dra punkterna i bevillningsutskottets betänkande, n:o 9, angående tullbevillningen.

§ 14.

*Angående
ny lönestat
för tjänste-
personalen
vid Tumba
bruk.*

Till behandling företogs vidare bankoutskottets memorial, n:o 17, angående ny aflöningsstat för tjänstemän och vaktmästare vid Tumba bruk.

I detta memorial hemställde utskottet: att följande nya stat för Tumba bruks tjänstemän och vaktmästare måtte, med tillämpning från och med nästa års början, fastställas, nemligen:

<i>Förvaltaren:</i> lön	kr. 3,000: —	
tjänstgöringspenningar	» 1,000: —	kr. 4,000: —
20 famnar ved samt trädgårdar, innehållande 49,37 ar, åkerjord, » 1,45 hektar.		
<i>Bokhållaren:</i> lön	kr. 1,500: —	
tjänstgöringspenningar	» 700: —	kr. 2,200: —
12 famnar ved samt trädgård, innehållande 9,71 ar, åkerjord, » 7,09 »		
<i>Kontorsbiträde</i> åt förvaltaren, högst	» 1,000: —	
<i>Verkmästaren:</i> lön	kr. 2,000: —	
tjänstgöringspenningar	» 800: —	» 2,800: —
16 famnar ved samt trädgård, innehållande 23,14 ar, åkerjord, » 13,88 »		

Transport kr. 10,000: —

	Transport kr. 10,000: —	
<i>Pappersmästaren</i> : lön	kr. 1,400: —	
tjänstgöringspenningar	» 600: —	» 2,000: —
12 famnar ved samt trädgård, innehållande 11,187 ar, åkerjord, » 16,97 »		
<i>Skolläraren</i> : lön	kr. 500: —	
tjänstgöringspenningar	» 150: —	
arfvode för söndagsskolan	» 150: —	
personligt arfvode	» 200: —	» 1,000: —
8 famnar ved.		
<i>Läkaren</i> : arfvode		» 900: —
	<hr/>	Summa kr. 13,900: —,

hvertill kommer:

Vaktmästaren med aflöning och öfriga förmåner i enlighet med för vaktmästarne vid hufvudkontoret gällande bestämmelser.

Anmärkning: Veden skall bestå af blandad tall och gran.

Efter föredragning häraf anförde:

Herr Månsson: Då jag af sjukdom varit hindrad att deltaga i detta ärendes behandling inom utskottet, har jag velat tillkännagifva detta, hufvudsakligen därför att jag anser, att utskottet varit för frikostigt vid uppgörande af denna lönestat för tjänstemännen vid Tumba. Såsom herrarne finna af betänkandet, hafva dessa tjänstemän nu en del af lönen in natura. Dessa naturaprestationer hafva vid regleringen blifvit beräknade efter deras värde under år 1891, och närmare bestämdt efter de pris, som betalades under månaderna november och december. Det är allmänt bekant, att prisen då voro ovanligt höga, rent af exceptionellt höga kan man säga, då rågen stod till 19 kronor per 100 kilogram, hvilket gör 23 kronor per fast tunna. Det är pris, som man eljest aldrig hör talas om, och som icke på många år förekommit. Emellertid hafva dessa pris lagts till grund för regleringen af lönerna. Det har gjort, att, då den summa, som sålunda uppstått såsom motsvarande naturaprestationerna, lagts till den kontanta aflöningen, det blifvit en ganska anseelig löneförbättring. För förvaltaren har den uppgått till nära 200 kronor. Men hvarken i fullmäktiges framställning eller i utskottets betänkande finnes någon sådan löneförhöjning motiverad. Jag kan icke för min del inse, att man bör på det sättet reglera lönerna, när det icke alls varit fråga om att göra någon sådan betydlig löneförbättring. Jag har velat säga detta till den kraft och verkan det hafva kan och för att tillkännagifva, att jag icke varit med derom. Det beror nu på kammarerna, om den vill på det sättet höja lönerna. Man bör derjemte komma i häg, att förvaltaren och öfriga tjänstemän hafva utom de löner, som här äro föreslagna och som för förvaltaren utgör 4,000

*Angående
ny lönestat
för tjänste-
personalen
vid Tumba
bruk.
(Forts.)*

*Angående
ny lönestat
för tjänste-
personalen
vid Tumba
bruk.*
(Forts.)

kronor, äfven förmånen af ved, trädgård och fri bostad. Det är således ganska respektabla löner. Då jag, som sagdt, icke finner detta sätt att reglera lönerna lämpligt, skall jag be att tills vidare få yrka afslag.

Herr Gumælius: Såsom herrarne finna, är detta betänkande icke åtföljdt af någon reservation. Det är ju möjligt att det hade varit det, om den förre ärade talaren icke varit hindrad att närvara i utskottet. Men det är också möjligt, att det äfven i det fallet icke hade blifvit åtföljdt af någon reservation; ty den ärade talaren hade måhända inom utskottet fått sådana upplysningar, att han förenat sig med utskottets öfriga ledamöter. Han har nu gjort anmärkning mot prisen på de naturaförmåner, som hittills funnits och som nu skulle såsom olämpliga skaffas bort, och af hvilken anledning just fullmäktige gjort sin framställning.

Han sade, att dessa naturaförmåner, som äro upptagna å sidd. 2 och 3 i betänkandet, äro beräknade efter sista årets pris. Samma uppfattning uttalades verkligen också inom utskottet af någon annan ledamot, men det upplystes dervid, att beräkningen var gjord efter de tio sista årens medelpris, ehuru dessa pris stälde sig något högre än under de närmast föregående åren, därför att det sista året var medtaget. Men något som gör denna uppgift sannolik, i fall någon skulle draga den i tvifvelsmål, är uppgiften på sid. 3, i betänkandet, att kostnaderna för dessa naturaprestationer komma, enligt inköpsprisen för innevarande år, att ökas med 334 kronor 64 öre. Det blir således för det löpande året högre pris än hvad som är upptaget i beräkningen. Läger jag till lönestaten dessa 334 kronor 64 öre, är det, såsom utskottet säger, 14,414 kronor 12 öre hvartill lönestaten skulle för närvarande uppgå, om man beräknade naturaförmånerna evalverade i penningar. Icke är det meningen att låta det fortgå på det sättet, utan nu är det fråga om en lönereglering, som skulle uppgå till 13,900 kronor, utom de få kvarstående icke evalverade naturaförmånerna, om man undantager en vaktmästare, som i löneväg har 818 kronor 2 öre. Läger jag till dessa 818 kronor, får jag ungefär 14,700 kronor, som hela lönestaten skulle utgöra, under det att den i år utgår med 14,414 kronor. Det är således med hänsyn till lönestaten för Tumba endast en differens på 300 kronor. Flertalet inom bankoutskottet hyllade den uppfattning, att när fullmäktige kommit in med förslag till aföningsstat och skilnaden icke är större än ett par hundra kronor, man icke borde göra någon ändring i fullmäktiges förslag. Det har ganska noga nagelfarits i utskottet, och der fans en och annan sparsam man, som försökte pruta, men resultatet blef, att vi alla blefvo ense och hade nog blifvit det, äfven om herr Månsson varit närvarande.

Herr Sjö: Inom utskottet har jag gjort en beräkning, att naturaprestationerna, som förvaltaren vid Tumba årligen fått uppbära, enligt de pris, som i år gält på torgen här i staden, uppgått till 100 kronor mera, än bankofullmäktige upptagit dem till. Men

så beräknade jag, att efter 10-årigt medelmarkegångspris värdet af naturaprestationerna skulle hafva uppgått till ungefär 300 kronor mindre än det värde, som nu åsatts dem. Under sådana förhållanden gjorde jag inom utskottet en hemställan derom, att vi skulle beräkna värdet å naturaförmånerna efter medelmarkegångspriset, evalvera dem i penningar så, som deputeraden för Tumba inom bankofullmäktige föreslagit. Men då mitt förslag ej vann gehör inom utskottet och då tillika upplystes mig, att, då man lagt till grund för beräkningen hvad naturaprestationerna, enligt de sista 10 årens räkenskaper visade, hafva kostat bruket i inköp, lät jag, då skilnaden i värde icke skulle bestiga sig till mer än en obetydlighet, omkring 300 kronor på det hela, min mening falla, och förslaget framkom i det skick, som det nu här föreligger. Jag har icke reserverat mig, oaktadt, som sagdt, jag var af olika mening med utskottets öfrige ledamöter.

Jag har endast velat tillkännagifva detta.

Herr Persson i Stallerhult: Den nu föreslagna löneregleringen för tjänstemän och vaktmästare vid Tumba bruk har föranledts hufvudsakligen derutaf, att den nuvarande lönen till en stor del utgår i naturaprestationer. Jag för min del vill visst icke bestrida det kontanta aflönings sättets företräde, såsom varande mera rätt och billigt. Jag vill derfor icke motsätta mig den föreslagna löneregleringen. Jag har begärt ordet allenast för att påpeka åtskilliga oegentligheter i den föreslagna staten, som icke tilltala mig, och jag skall be att få instämma i det slut, hvartill herr Ivar Månsson kommit, då han framställt yrkande om afslag. Då en lön skall regleras, som utgår i naturaprestationer, tycker jag verkligen, att det är skäl att taga steget fullt ut och låta lönen helt och hållet utgå i penningar med undantag af bostadsförmån, så att man får fullt klart för sig lörens verkliga belopp. Jag tänker särskildt härpå, då jag besinnar, att, om man här också förvandlat åtskilliga naturaprestationer till kontanta belopp, man ändå på samma gång föreslagit att afföna med åkerstycken. Såsom man finner af betänkandet, föreslås åt förvaltaren tre tunnland åkerjord. Förvaltaren, som har till uppgift att sköta om äfven jordbruket vid Tumba, drifver vid sidan eget jordbruk på Tumba bruks område. Detta är icke fullt lämpligt. Och så är det med nästan alla tjänstemännen vid bruket, att större eller mindre åkerareal skall ingå i deras löner. Då nu lönereglering skulle åvägbringas, borde man enligt mitt förmenande hafva fräntagit dem åkerstyckena och tillagt dem kontanter till högre belopp, om så erfordrats.

Vidare har jag en annan erinran att göra. På första sidan af betänkandet heter det, att fullmäktige uppgjort »förslag till ny stat, hvaruti, förutom bostäder, ej andra naturaförmåner ingå än ved samt trädgård och potatisland». När man sedan kommer till den föreslagna staten, nämnes der icke ett enda ord om fria bostäder. Det är icke osannolikt, att tvister i en framtid komma att uppstå i detta hänseende, om icke någon ändring derutinnan vidtages. I punkten 8 af bankoutskottets memorial n:o 18, hvilket ännu icke

*Angående
ny lönestat
för tjänste-
personalen
vid Tumba
bruk.
(Forts.)*

Angående
ny lönestat
för tjänste-
personalen
vid Tumba
bruk.
(Forts.)

är föredraget, hemställes om ändring af bankoreglementet så, att § 94 mom. 1 skulle komma att lyda: »Tumba bruks tjänstemän och vaktmästare tillkommande löne- och öfriga förmåner äro bestämda i särskild af Riksdagen fastställd aflöningsstat». I denna paragraf afses naturligtvis den aflöningsstat, som nu här föredragits; men i denna stat nämnes icke ett ord om fria bostäder. Mig förefaller det, som om glömska här föreläge; men kanske det ansetts obehöfligt och onödigt, att det vid löneregleringen talas om fria bostäder. Emellertid har jag tagit kännedom om löneregleringar, som upprättats för andra tjänstemän, hvilka hafva fria bostäder, och i dem alla har det talats om dessa fria bostäder.

Hvad sedan beträffar ett annat aflöningsförhållande -- att vissa famnar ved om året anvisats åt brukets tjänstemän -- så kan man fråga, huru stora famnarne skola vara. Det mått, som nu gäller, är väl icke famn, utan något annat. För att förtydliga utskottets förslag har man tillagt en anmärkning derom, att den ved, som levereras, »skall bestå af blandad tall och gran». Man skulle hafva kunnat förmoda, att man af denna anmärkning äfven skulle få reda på, huru många kubikmeter hvarje famn skulle innehålla, så att någon ovisshet derom icke behöfde råda.

Jag skall icke tillåta mig att göra något annat yrkande än det, som redan framstälts af herr Ivar Månsson, nemligen yrkande på afslag; men min afsigt var ursprungligen att yrka återremiss, för att utskottet skulle få taga i betraktande de anmärkningar jag framställt.

Herr Persson i Vadensjö: Herr talman, mine herrar! Det är fullt riktigt hvad herr Gumælius yttrade. Den meningen gjorde sig gällande inom utskottet, att man i sitt förslag skulle gå bankofullmäktige till mötes. Att dessa löner hafva höjts något vid regleringen, står i öfverensstämmelse med hvad som vanligen inträffar vid dylika regleringar. -- Hvad nu beträffar denna förvaltare, så har han varit vid bruket i många år; och man måste taga hänsyn till, att han tjänat vid ett bruk, hvilket lemnat så stor behållning som Tumba. Det är icke ovanligt, att en förvaltare, som är i tjänst hos enskild person, efter några års tjänstgöring får förhöjning i lön. Hvad beträffar den anmärkning, som herr Persson i Stallerhult gjorde, om att förvaltaren hade eget jordbruk vid sidan af brukets, kan jag icke förstå, att man kan anse detta förhållande vara så farligt. Om en enskild person på sin egendom har en förvaltare, hvilken sköter sig väl, icke fruktar han att åt förvaltaren upplåta ett mindre jordområde till eget bruk. Icke är väl åkerbruket så förfärligt högt uppdrifvet eller jorden så dyr, att en liten trädgårdstappa på ett par tunnland icke skulle kunna upplåtas, utan att det inverkar så mycket. Om man i likhet med den siste ärade talaren vill anse, att man icke bör upplåta så mycket som en liten kåltappa åt en brukets tjänsteman, då är det allt svårt att få dugande män till platserna vid bruket. Det var cirka 60,000 kronor, som detta bruk lemnade i nettovinst sista året. Under sådana förhållanden må väl ingen förväna sig öfver,

att utskottet gått in på bankofullmäktiges förslag, så att vid denna reglering tjänstemännens löner skulle blifva något förhöjda. Om man också betänker, att spanmålen nu är dyrare än för några år sedan, blir denna förhöjning i själfva verket icke så betydlig. — Hvad sedan beträffar den anmärkningen, att utskottet icke angifvit, huru stora de i lönestaten omnämnda vedfamnarne äro, så är den af noll eller intet värde; ty tjänstemännen hafva i sina kontrakt bestämdt, att de skola erhålla så och så många famnar ved. Här är icke fråga om något köp, utan allenast om att uppfylla några kontraktsbestämmelser, hvarigenom tjänstemännen helt privat fått sig tillförsäkrade så och så många famnar ved. Och utskottet har rätt i sin uppfattning, att vedfrågan spelar i och för sig ingen roll. Ty veden blir icke så dyr; den lär lemnas från brukets eget förråd. Men i alla fall: då bestämmelser om veden ingå i tjänstemännens kontrakt, hade utskottet icke att derom afgifva något yttrande. Något sådant ifrågasattes icke heller på något sätt af bankofullmäktige.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr friherre Fock: Jag är så förekommen af den föregående talaren, att jag har nästan ingenting att tillägga. Jag kan försäkra, att bankofullmäktige hafva gjort sig ganska mycken möda med att jemka i hop denna stat på ett både sparsamt och ändamålsenligt sätt; och fullmäktige kunna icke annat än vara utskottet tacksamme för utskottets tillmötesgående i denna fråga.

Det finnes nu flere arbetare på Tumba, som hafva fria bostäder. Till dessa bostäder höra en trädgårdstappa, ett potatisland och dylikt. Detta kan ju vara i många hänseenden fördelaktigt.

Förvaltaren har en trädgård, som består af några land för potatis, kål eller något sådant, och det kan väl ej anses anmärkningsvärdt. Hvad beträffar förvaltaren i öfrigt, så äro hans aflöningsvilkor icke höga, utan tvärt om låga, och jag vädjar till dem af herrarne, som hafva någon erfarenhet om förhållanden vid fabriker och tekniska verk, om man, då man lyckas få en förvaltare som duger till något, icke får betala honom på helt annat sätt än tjänstemän i allmänhet.

Hvad beträffar anmärkningen i afseende å veden, så har den föregående talaren redan förut svarat derpå. Hvad jag emellertid egentligen ville säga är det att, såsom herrarne finna, slutresultatet af den nu föreslagna aflöningsstaten är högst obetydligt skiljaktig från den nu gällande; skilnaden belöper sig endast till några hundra kronor. Under sådana förhållanden hemställer jag till herrarne, då bankoutskottet varit enigt och likaså äfven bankofullmäktige, om det verkligen kan vara skäl, att Andra Kammaren ställer till en gemensam votering beträffande denna fråga. Det är, bland annat, från den synpunkten, som jag anhåller att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Stjernspetz: Herr talman, mine herrar! Jag vill endast, såsom ett tillägg till hvad den föregående ärade talaren

*Angående
ny lönestat
för tjänste-
personalen
vid Tumba
bruk.
(Forts.)*

Angående
ny lönestat
för tjänste-
personalen
vid Tumba
bruk.
(Forts.)

nämnde, säga, att med afseende å förvaltare- och bokhållarelöner vid våra jernbruk med betydligt mindre rörelse än vid ifrågasvarande bruk det är högst sällsynt, om man lyckas få ned lönerna till de belopp, som här äro föreslagna. Jag kan bestämdt försäkra herrarne, att så är förhållandet, och under sådana omständigheter tror jag, att det icke vore Riksdagen värdigt att söka pruta på de nu föreslagna aflöningsbeloppen. På många andra ställen ingå uti aflöningen fri vedbrand och fri skjuts, om tjänstemännen skola företaga resor, så att jag kan påstå, att den föreslagna aflöningen är moderat. På grund häraf anhåller jag att få instämma uti yrkandet om bifall till det föreliggande förslaget.

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

§ 15.

Slutligen föredrogs bankoutskottets utlåtande n:o 18, i fråga om ändringar i gällande reglemente för riksbanken, äfvensom i aflöningsstaten för samma bank.

Punkterna 1—3.

Biföllos.

Punkten 4.

Lades till handlingarna.

Punkterna 5—9.

Biföllos.

I punkten 10 hemställde utskottet:

att den del af staten vid hufvudkontoret, som rör vaktbetjeningen, måtte erhålla följande lydelse:

*Nuvarande lydelse:**Föreslagen lydelse:*

öfvervaktmästaren och brand-
mästaren, lön... kr. 1,400: —
tjänstgöringspenningar 600: —
jemte fria husrum och vedbrand;
vaktmästarne, hvarje,
lön..... kr. 700: —
tjänstgörings-
penningar » 100: — 800: —

»Öfvervaktmästaren — — (oför-
ändradt) — — vedbrand;
vaktmästarne, hvarje,
lön..... kr. 700: —
tjänstgörings-
penningar ... 300: — 1,000: —

Angående
ny lönestat
för vakt-
betjeningen
vid
Riksbankens
hufvud-
kontor.

*Nuvarande lydelse:**Föreslagen lydelse:*

hvilka belopp efter fem års ordinarie tjänst och derunder ådagalagdt välförhållande kunna höjas till:

lön kr. 800: —
tjänstgöringspenningar 200: — 1,000: —

och efter tio års ordinarie tjänst under fortsatt välförhållande till sammanlagdt kr. 1,200: —
nemligen

lön kr. 800: —
tjänstgöringspenningar 400: — 1,200: —

hvilka belopp efter fem års ordinarie tjänst och derunder ådagalagdt välförhållande kunna höjas till sammanlagdt 1,200

kronor, nemligen
lön kr. 800: —
och tjänstgöringspenningar 400: — 1,200: —

samt efter 10 års ordinarie tjänst under fortsatt välförhållande kunna ytterligare höjas till sammanlagdt kronor 1,400 nemligen

lön kr. 900: —
och tjänstgöringspenningar 500: — 1,400: —

*Angående
ny lönestat
för vakt-
betjeningen
vid
Riksbankens
hufvud-
kontor.
(Forts.)*

Efter uppläsande häraf begärdes ordet af

Herr Sjö, hvilken inom utskottet varit af skiljaktig mening och nu anförde: Såsom herrarne torde finna af betänkanudet, har jag reserverat mig mot det föreliggande förslaget, och jag skall därför anhålla att få angifva mina skäl till denna reservation.

Under förlidet års riksdag inkommo samtliga vaktmästare vid så väl hufvud- som afdelningskontoren af riksbanken med begäran om löneförbättring. Bankoutskottet tog deras ansökning och anspråk i betraktande och fann då, att vaktmästarne vid hufvudkontoret hade ganska god aflöning. Så har öfvervaktmästaren vid hufvudkontoret 2,000 kronor jemte vedbrand och husrum. De öfrige vaktmästarne hafva efter tio års tjänstgöring 1,200 kronor jemte ersättning för tillsyn öfver brandväsendet i bankens hus, 75 å 100 kronor, eller tillsammans omkring 1,300 kronor. Deremot hade vaktmästarne vid de flesta afdelningskontoren 400 kronor och vid de två större något mera.

Detta gjorde, att utskottet tillstyrkte Riksdagen besluta en löneförbättring åt vaktmästarne vid afdelningskontoren, så att vaktmästaren vid Göteborgs-kontoret derigenom fick en löneförbättring, så att hans aflöning nu stiger till 625 kronor, uti Malmö till 600 kronor och vid de öfriga till 500 kronor, eller för de senare, lön 400 kronor och tjänstgöringspenningar 100 kronor.

Detta gjorde äfven att i fjol, som jag allt för väl minnes, icke någon röst höjdes för att vaktmästarne vid hufvudkontoret skulle erhålla en högre aflöning, utan denna deras begäran afslogs, men deremot beslöt Riksdagen på tillstyrkan af bankoutskottet en löneförbättring åt vaktmästarne vid afdelningskontoren.

Nu har enligt min uppfattning sedan den tiden icke något förhållande inträffat, som i år mera än i fjol gör en sådan löne-

*Angående
ny lönestat
för vakt-
betjeningen
vid*

*Riksbankens
hufvud-
kontor.
(Forts.)*

förbättring af behovet påkallad. Då dertill kommer, att vaktmästarne vid hufvudkontoret, hvilka icke äro mindre än 22 stycken, förutom extra ordinarie, kunna förskaffa sig inkomster under eftermiddagarne och på qvällarne genom tillfälliga, extra bestyr, men deremot vid afdelningskontoren, der det icke finnes mer än en vaktmästare vid hvarje kontor, sådana extra inkomster icke kunna erhållas, så skulle ju, om Riksdagen bifölle det föreliggande förslaget, händelsen blifva den, att öfvervaktmästaren vid hufvudkontoret skulle få ungefär tre gånger så hög aflöning som de högst aflönade vid afdelningskontoret och liknande förhållande skulle blifva med öfrige vaktmästare.

Detta har förefallit mig vara alltför oegentligt och jag anser att, om den nu föreslagna staten skulle bifallas, alltför stora orättvisor blefvo begångna mot vaktmästarne vid afdelningskontoren. Jag har därför ej kunnat annat än afgifva min reservation mot utskottets förslag. Må det sedermera stå kammaren fritt att besluta huru den behagar; jag skall icke upptaga det illa, huru det än går.

Jag har af statistiska uppgifter inhemtat, huru vaktmästare vid andra verk och inrättningar äro aflönade; så t. ex. har kammarsvaktmästaren i tullverket efter 10 års tjenstgöring en aflöning å 950 kronor, en vaktmästare i civilstatens pensionsinrättning likaledes efter tio års tjenstgöring 1,000 kronor, vid telegrafverket 600 kronor och fri bostad samt i posten efter 10 års tjenstgöring 1,000 kronor jemte beklädnad och så vidare. Skulle man nu, såsom sagdt, bifalla hvad som är af utskottet föreslaget, kan man vara förvissad om att dessa vaktmästare, som hafva så mycket lägre löner, helt säkert en annan riksdag skulle komma och begära löneförbättringar, hvilket ju vore fullt berättigadt och intet att förundra sig öfver.

Jag hade äfven, såsom jag föreslog inom utskottet, tänkt, att, om det vore af behovet påkalladt, att dessa vaktmästare vid hufvudkontoret finge en högre aflöning, man då samtidigt skulle framkomma med förslag om att en del vaktmästaresysslor indrogos, ty det kan ju icke vara rimligt, att det skall finnas 22 stycken ordinarie vaktmästare och dessutom en del extra ordinarie. Den, som kommer upp i banken, kan sjelf se, att många sitta der sysslolösa; och det är helt andra förhållanden nu än förr, sedan man fått telefon att betjena sig med.

Det skall mycket lätt kunna rangeras, hvad angår indragning af en del vaktmästaresysslor, då riksbanken får en tidsenlig och ändamålsenlig lokal, hvilken ju redan är besluten att uppföras, och det torde därför vara skäl att afslå det förslag om lönereglering, som utskottet på förslag af bankofullmäktige nu framlagt.

Då detta är min uppfattning om saken, och jag dessutom tror, att det icke ligger någon fara uti att icke nu bevilja den föreslagna löneförbättringen, så skall jag taga mig friheten att yrka afslag å den föreslagna aflöningsstaten under förhoppning om att, för den händelse den nu begärda löneförbättringen är af behovet

påkallad, man då samtidigt måtte framkomma med förslag om indragning af en del onödiga vaktmästaresysslor.

Herrar Nilsson i Kägglå och Andersson i Löfhult förenade sig med herr Sjö.

*Angående
ny lönestat
för vakt-
betjeningen
vid
Riksbankens
hufvud-
kontor.
(Forts.)*

Herr Gumælius yttrade: Herr talman! Uti ett vill jag gifva den föregående talaren rätt, nemligen att 22 är en hög siffra för antalet vaktmästare, och inom bankutskottet togo vi också i öfvervägande, huruvida icke en framställning om minskning af detta antal borde göras. Men låtom oss likväl vara rättvisa så till vida, att vi erinra oss, hvad som också är anfördt i utskottets utlåtande, att, af dessa 22 tre vaktmästare äro uteslutande sysselsatta med att sortera och räkna skiljemynt; dem få vi således draga ifrån. Vidare äro tre anställda på norr, hvilka äro alldeles nödvändiga att hafva der, så länge detta afdelningskontor der finnes. Dem få vi således icke heller taga med i beräkningen. För öfrigt är riksbankshuset så vidlyftigt inrättadt och lokalerna så spridda, att det under nuvarande förhållanden fordras ett större antal vaktmästare, än det skulle göra om lokalerna vore annorlunda anordnade. Det har varit mycket starkt fråga om, att vi skulle i vårt betänkande sätta in en hemställan derom, att de vaktmästare, som hädanefter vid blifvande ledigheter tillsättas, måtte inom den gräns, som betingas af behöfvet, tillsättas på förordnande. Eu sådan hemställan kom visserligen icke till stånd direkt såsom utskottsbeslut; men jag tror, att de flesta utskottsledamöterna hade den mening, att det vore lämpligt att sålunda tillsätta riksbankens vaktmästare på förordnande. Då jag nu ser en af bankofullmäktige här närvarande, vill jag därför uttala den förhoppning, att en minskning i vaktmästarnes antal, hvilken efter mitt förmenande framdeles kan vara ganska lämpligt att åvägabringa, må inträda, då vi få en ny banklokal. Jag är, som sagdt, med om detta.

Men sedan kan jag icke vara med den föregående talaren längre. Samtliga utskottets ledamöter, med undantag af herr Sjö och den som med honom instämde, ansågo sig böra taga detta förslag. Herr Sjö nämnde först, att öfvervaktmästaren hade temligen hög aflöning. Någon höjning är icke heller nu föreslagen för honom, så att honom tror jag vi kunna lemna alldeles ur räkningen. Hvad sedan beträffar vaktmästarne i landsorten — de finge 100 kronor hvar i fjol — så lefva de under andra förhållanden än vaktmästarne vid hufvudkontoret. De ha fri bostad i allmänhet, och lefnadskostnaderna äro i allmänhet lägre i landsortsstäderna än i hufvudstaden. Här är nu fråga om att lemna någon förhöjning i aflöningen åt vaktmästarne vid hufvudkontoret. Den föregående talaren sade, att något nytt skäl för sådan förhöjning icke tillkommit sedan i fjol. Jo, ett nytt skäl har tillkommit sedan dess: bankofullmäktige hafva funnit sig föranlättna att inkomma med ny framställning i ämnet och å nyo begärt förhöjning i vaktmästarnes vid hufvudkontoret löner med 200 kronor åt dem hvar. Fullmäktige hafva lagt oss på hjertat, att vi måste aflöna

Angående
ny lönestat
för vakt-
betjeningen
vid
Riksbankens
hufvud-
kontor.
(Forts.)

vaktmästarne i en dylik inrättning så, att de kunna deraf vara tillfredsställda och icke komma i allt för stark frestelse. Det är nu nominelt fråga om en förhöjning af 200 kronor; men samtidigt förlora de en extra inkomst af 75 à 100 kronor, så att förhöjningen blir i själfva verket 125 kronor för flertalet af dem, hvilket då kommer att blifva en motsvarighet till de 100 kronor, som vaktmästarne i landsorten fingo i fjol.

Jag hemställer om bifall till utskottets förslag.

Häruti instämde herrar *Hedin, Johansson* från Stockholm och *Hansson* i Solberga.

Herr Månsson: Det lär icke vara skäl att här göra något yrkande på afslag eller att yrka något annat än hvad utskottet föreslagit, ty man kan föreställa sig, att kammaren icke är benägen att nu i sista stund medverka till en gemensam votering om saken. Men jag får säga för min del, att jag kommer att yrka afslag. Jag anser det vara i högsta grad orimligt, ett förslag som det föreliggande, och ber att få instämma med reservanterna. Som herrarne finna, få dessa vaktmästare genast en aflöning af 800 kronor; efter fem års tjänstgöring få de 1,000 kronor och efter tio års 1,200 kronor. Nu är meningen att höja lönerna med ytterligare 200 kronor för vaktmästarne vid hufvudkontoret. Men det är väl alldeles klart, att, om vi göra det, vi också måste vara beredda på att få höja lönerna åt vaktmästarne i alla andra embetsverk. Samma berättigade anspråk kunna nemligen de komma med; och det är gifvet, att de göra det också.

Om vi se på lörens belopp, 1,400 kronor, skola vi för öfrigt finna, att det är ungefär hvad en skollärare i vauliga fall uppbär i lön i hufvudstaden. Och är det rimlig aflöning för dem, som icke hafva utgifvit ett enda öre på examen? Är det rimligt att gifva lika stor lön åt en vaktmästare som åt en folkskolelärare? Jag kan icke se, att något afsevärdt motiv för löneförhöjning blifvit anfördt. Och jag kan således icke finna, att det är rätt att höja lönerna i fråga.

Jag yrkar därför afslag.

Herr Olsson från Stockholm: Med den kannedom jag har i denna sak, vill jag nämna, att jag tror knappt, att det finnes någon bank i Stockholm, som lönar sina vaktmästare så dåligt som riksbanken gör. Af hvad herr Sjö anfördt synes mig, som om han vill »sila mygg och svälja kameler». Då det gäller stora summor, är han med på att bevilja dem, utan att i ringaste mån sätta sig deremot. Men då det gäller de mindre bemedlade, dem, som ha låg aflöning och verkligen hafva behof af en liten förhöjning i lön, då är han rakt tvärt emot.

Herr friherre Fock: Jag skall icke upptaga kammarens tid mer än ett par ögonblick. Jag kan icke vara alldeles tyst, då det gäller de små, de svagast aflönade i samhället; då vill äfven jag

yttra ett ord i frågan. Jag påstår i likhet med den föregående talaren, att inom de flesta bankinrättningar i hufvudstaden vaktmästarne äro bättre aflönade än i riksbanken. Och det är af icke så liten vikt, att dessa äro någorlunda anständigt aflönade. Man skall komma ihåg, att dessa karlar gå ofta med händerna fulla med penningar, med bankens penningar, som de fått i uppdrag att inkassera m. m. De gå i banklokalerna ibland högar af penningar, mine herrar! Det går icke an att låta dem gå med allt för tomma egna fickor och kanske på samma gång tomma magar.

Man har sagt, att de äro så många. Men det kommer sig deraf, att bankens lokaler äro så splittrade — bankofullmäktige veta bäst, huru det står till i det afseendet. Det måste finnas vaktmästare på åtskilliga ställen; och mångfaldiga gånger är det, trots det stora antalet, brist på vaktmästare, och extra ordinarie måste tagas in till tjänstgöring.

Man har sagt, att det är icke någon egentlig skilnad mellan riksbankens och andra embetsverks vaktmästare. Jo, det är den skilnaden, att riksbankens vaktmästare måste i tur göra tjänst alla nätter i veckan. Sex vaktmästare äro i tjänst hvarje natt. Det är en tjänstgöring, som icke andra vaktmästare hafva. De få i stället då gå och passa upp på kalas.

Jag har intet annat yrkande att göra än på bifall till utskottets förslag.

Herr Sjö: Jag tager till orda igen med anledning af herr Olssons yttrande. Han sade, att man icke skulle sila kameler och svälja mygg — nej, tvärt om var det. Han sade vidare, att man icke skulle vara för njugg mot de små, utan gifva dem tillräcklig aflöning. Jag får med anledning deraf säga, att det är visst icke meningen att man skall aflöna riksbankens vaktmästare allra sämst. Man skall vara rättvis, så långt man förstår; och om man det är, bör man äfven se till, hvad vaktmästarne hafva i andra verk och inrättningar, äfvensom vid afdelningskontoren, och ej ställa till allt för stora oegentligheter i hvad rör lönevilkoren. Här nämndes af en annan talare, att andra banker i hufvudstaden skulle bestå sina vaktmästare större aflöning än riksbanken gör. Men så är icke förhållandet. Jag tror mig veta detta, och det med säkerhet. Men skulle det ändå finnas en bank, der förhållandet är sådant, tror jag, att vaktmästarne i den banken användas icke allenast såsom vaktmästare, utan äfven såsom skrifbiträden och sedelsortere. Vi måste äfven betänka, att, om också andra banker aflöna sina vaktmästare bättre, de dock icke pensionera dem så som riksbanken gör. I riksbanken hafva vaktmästarne en ganska bra pension och äfven tillräcklig aflöning.

Med anledning häraf yrkar jag fortfarande bifall till min reservation och afslag å utskottets betänkande.

Herr Gumælius: Herr talman! Jag skall endast tillåta mig att göra en liten anmärkning. Vi hafva i dag haft en hel mängd frågor före, bland annat Sassnitz-frågan. Om den frågan hafva vi

Angående
ny lönestat
för vakt-
betjeningen
vid
Riksbankens
hufvud-
kontor.
(Forts.)

diskuterat både länge och väl. Sedan hafva nu två bankfrågor föredragits. Äfven om dem har det blifvit en ganska lång diskussion. Vi ha förut under denna riksdag vid två särskilda tillfällen, hvardera gången rätt länge, diskuterat bankfrågor i denna kammar. Vid nämnda båda tillfällen har det icke varit stora bankfrågor före — de stora bankfrågorna hafva afgjorts utan diskussion! Nej, hvardera gången har det gällt 200 kronor. Det ser sålunda ut, som om det skulle blifva en stor diskussion, så ofta det blir fråga om 200 kronor för någon bankens angelägenhet. Men om det gäller bankens organisation i sin helhet, då afgöres frågan helt och hållet utan diskussion eller med på sin höjd hälften så lång diskussion som annars. Jag vore nästan färdig att beklaga detta förhållande.

Öfverläggningen förklarades härmed slutad; och efter det propositioner af herr talmannen gifvits i enlighet med de gjorda yrkandena, biföll kammaren utskottets hemställan.

Punkterna 11—15.

Biföllos.

§ 16.

Till bordläggning anmäldes:

sammansatta stats- och bankoutskottets utlåtanden:

n:o 2, i anledning af väckt förslag om ändring i förordningen angående en postsparbank för riket den 22 juni 1883; och

n:o 3, i anledning af väckta förslag dels om ändring i gällande instruktion för Riksdagens revisorer i hvad som rörer dess befattning med statsverket, dels om antagande af instruktion för Riksdagens revisorer af stats-, banko- och riksgäldsverken; samt

bevillningsutskottets betänkanden:

n:o 19, i anledning af väckta motioner om införande af progressiv beskattning; och

n:o 20, i anledning af väckt motion om införande af en progressiv värnskatt.

Dessa ärenden skulle uppföras främst å föredragningslistan för nästa sammanträde.

§ 17.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

n:o 41, i anledning af Riksdagens år 1891 församlade revisorers berättelse angående verkställd granskning af statsverkets samt andra af allmänna medel bestående fonders tillstånd, styrelse och förvaltning under år 1890;

n:o 62, angående regleringen af utgifterna under riksstatens första hufvudtitel;

n:o 63, angående regleringen af utgifterna under riksstatens andra hufvudtitel, innefattande anslagen till justitiedepartementet; samt

n:o 64, angående regleringen af utgifterna under riksstatens tredje hufvudtitel, innefattande anslagen till utrikesdepartementet.

§ 18.

Justerades protokollsutdrag; hvarefter och sedan kammaren, på hemställan af herr talmannen, medgifvit, att utfärdadt anslag till fortsättning kl. 7 af kammarens sammanträde finge nedtagas, kammarens ledamöter åtskildes kl. 5,6 e. m.

In fidem

Hj. Nehrman.
