

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1899. Andra Kammaren. N:o 31.

Onsdagen den 3 maj.

Kl. 7 e. m.

Fortsattes det på förmiddagen började sammanträdet.

§ 1.

Interpellation.

Ordet lemnades till

Herr Waldenström, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Under en följd af år har på två eller tre ställen i närheten af Trossnäs' exercisfält i Vermland, till nytta för manskapet och till fromma för nykterheten, idkats svagdricksförsäljning af tvennesvagdricksbryggare, som heta Båge och Kässel. Förlidet år, 1898, begärde dessa personer rättighet att å nyo idka samma försäljning; men Konungens befallningshafvande afslog deras anhållan på grund deraf, att vederbörande militärchefer afstyrkte densamma. Såväl kommunalnämnden som kommunalstämman hade tillstyrkt försäljningen, och länsmannen och kronofogden på platsen hade, hvad ordningen beträffar, mycket väl vitsordat densamma. Men öfverstarne för Vermlands regemente och Vermlands fältjägare hade, som sagdt, på anförda skäl förklarat sig icke kunna gifva sitt tillstyrkande till dess förnyande.

Med anledning häraf reste jag sistlidne sommar, när jag befann mig på en resa i Vermland, till Trossnäs fält föratt samtala med öfversten för Vermlands regemente. Han visade mig en af de platser, der försäljningen hade egt rum, och sade, att han för sin del icke hade det ringaste att anmärka emot densamma; den hade icke på något sätt åstadkommit någon oordning, som *han* haft skäl att beklaga sig öfver; men från befälet vid fältjägarcorpset hade han fått en anmodan att sätta sig emot sökandenas begäran. Jag frågade, hvad motiv jägarne kunde hafva dertill, och då svarade han: »Det har jag icke haft någon anledning att ingå i undersökning om». Jag försökte derfor att taga reda på saken utomkring; och allmänt trodde man, att anledningen var, att en löjtnant på fältjägarcorpset året färut hade blifvit verkställande direktör för ett stort ölbryggeri i Karlstad, hvarifrån man sålde öl till exercisplatsen.

Andra Kammarens Prot. 1899. N:o 31.

Interpellation.
(Forts.)

Emellertid rådde stort missnöje bland manskapet och folket öfver denna åtgärd, ett missnöje så mycket mer berättigadt, som det på platsen icke finnes något annat dricksvatten än Norsselfvens vatten, hvilket lär vara mycket dåligt. Följden af förbudet var alltså, att manskapet, som under flera föregående år haft stor nytta af svagdricksförsäljningen, tvungits att dricka antingen Norsselfvens vatten eller också öl från bryggeri i Karlstad. Missnöjet har, som sagdt, varit mycket stort. Klagomål öfver Konungens befallningshafvandes resolution anfördes hos Kongl. Maj:t, men Kongl. Maj:t afslog dem, helt naturligt, ty det står i 9 § af maltdrycksförordningen, att vid lägerplats får ingen sådan maltdrycksförsäljning ega rum, utom på hemställan af vederbörande militärbefäl.

Nu stundar den tid, då mötena åter skola begynna. Och jag har ansett, att, ehuru nu omordade sak närmast gäller allenast *en* plats i landet, den dock kan hafva eller få betydelse för flera exercisplatser, och att den derfor bort här offentligt omnämnas. Jag skall därför bedja att få till herr statsrådet och chefen för kongl. landtförvarsdepartementet framställa ett par spörsmål:

»Är det för herr statsrådet bekant, att en under åtskilliga föregående år i närheten af Trossnäs' exercisfält till både soldaters och beväringmäns gagn idkad, af kommunalnämnd och kommunalstämma tillstyrkt samt af såväl länsman som kronofogde, hvad ordningen angår, väl vitsordad svagdricksförsäljning blifvit vid sistlidet års möten på grund af vederbörande militärchefers yrkande förbjuden?»

Kan icke herr statsrådet något göra, för att den fördel, som nämnda försäljning, särskildt med afseende på det å platsen förefintliga dricksvattnets dåliga beskaffenhet, beredt manskapet, må å detsamma blifva återgifven?»

Den af herr Waldenström sålunda framställda anhållan begärdes på bordet och bordlades.

§ 2.

Angående
anläggning
af en central-
verkstad
för repara-
tion af loko-
motiv.

Herr talmannen anmälde till fortsatt handläggning statsutskottets utlåtande n:o 77, angående anläggning af en centralverkstad för reparation af lokomotiv för mellersta och södra Sveriges statsbanor.

Dervid lemnades enligt förut skedd anteckning ordet till:

Herr Zotterman, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Den föreliggande frågan gäller ju anläggandet af en central reparationsverkstad för lokomotiv; och har Kongl. Maj:t på begäran af kongl. jernvägsstyrelsen för påbörjande af denna verkstad äskat för nästa år 350,000 kronor. Statsutskottet har tillstyrkt bifall till denna Kongl. Maj:ts hemställan, men deremot finnes en reservation af åtta ledamöter af statsutskottet, hvilka önska uppskof för närvarande.

Till en början vill jag nämna, att jag till alla delar eller rättare i hufvudsak instämmer i hvad herr Henricson på förmiddagen uttalat

i frågan. Jag vill därför vara mycket kort i mitt anförande nu och endast gifva ett supplement till herr Henricsons anförande.

Kongl. jernvägsstyrelsen förklarar, att det finnes endast två platser att välja på, nemligen Örebro och Motala, och den har funnit Örebro synnerligen lämpligt, men för fullständig utrednings skull har den också tagit frågan om Motala under ompröfning. Men med afseende på detta uttalande om fullständig utredning vill jag säga, att det synes mig, som om denna utredning icke är tillfyllestgörande. Den första punkten, hvaruti jernvägsstyrelsen velat undersöka, om Motala kunde vara likställd med Örebro, är, huruvida der finnes »behöfligt jordområde med god byggnadsgrund, tillhörande staten och ej för annat statsändamål taget i anspråk, samt dessutom stort nog äfven för framtida utveckling af anläggningen».

Litet längre ned på sid. 3 säger jernvägsstyrelsen, att, hvad punkten 1 anginge, de båda orterna kunde anses jemnställda. När jag jemför detta jernvägsstyrelsens uttalande med statsutskottets uttalande i samma fråga på sid. 5, förefaller det mig som en bestämd motsägelse. Statsutskottet säger nemligen der:

»Af stor vikt för frågans afgörande är gifvetvis det jordområde, som kan för anläggningen disponeras. Vid Motala skulle här till kunna användas en nära jernvägsstationen belägen hagmark, tillhörande kronohemmanet Dufvedal. Genom att för ändamålet taga i anspråk detta område, skulle ett åtminstone någorlunda tillräckligt utrymme kunna vinnas för verkstaden, dock icke för de nödvändiga uppställnings- och vaxlingsspåren. För möjliggörande af verkstadens utvidgning måste emellertid angränsande, enskild mark inköpas, och i allt fall skulle särskilda kostnader föranledas genom byggandet af ny landsväg i stället för den nuvarande, som går tvärs igenom den för anläggningen afsedda hagmarken.»

Hvem skall man nu tro, jernvägsstyrelsen, som säger, att marken på begge ställena är fullt jemgod, eller statsutskottet, som säger, att Örebro-marken är afgjordt öfverlägsen, och att den mark, som finnes vid Motala, icke är tillräcklig? Om jag då härmed jemför ett tredje uttalande, som är afgifvet från med platsen väl bekanta personer, ett uttalande, som finnes i ett tryckt blad från Motala sockens förtroendemän, som är utdeladt i kammaren, så står der: »Emot denna senare åsigt måste vi på det kraftigaste lemna vår gensaga, enär Dufvedals och Bondebacka kronodomäner, som gränsa omedelbart intill statens jernväg och dennas båda stationer Motala och Motala verkstad, innehållande en areal af 390 tunnland» — —.

Då frågar jag verkligen: Kan man icke få rum med jernvägs-spåren för nämnda verkstad på en mark af 390 tunnland? Är den i Örebro större? Detta är en fråga, som icke är nöjaktigt utredd, och det är en anledning för mig att biträda reservationen. Det synes mig, att en närmare utredning bör förekomma, innan frågan definitivt löses.

Vidare vill jag nämna såsom ett andra skäl för behöfvet af en sådan utredning, att jernvägsstyrelsen säger sig i femte rummet fästa särskild vikt vid möjligheten att erhålla elektrisk drifkraft, och säger: »att billig elektrisk drifkraft kunde erhållas i Örebro från

*Angående
anläggning
af en central-
verkstad
för repara-
tion af loko-
motiv.
(Forts.)*

Angående
anläggning
af en central-
verkstad
för repara-
tion af loko-
motiv.

(Forts.)

en närbelägen, med vattenkraft drifven, stor elektrisk anläggning, under det att i Motala färdig tillgång till dylik drifkraft för närvarande saknades.»

Detta uttalande är, enligt min åsigt, fullkomligt stridande mot det verkliga förhållandet. Det finnes verkligen i Motala en elektrisk drifkraft; och, såsom kammaren behagade finna, hafva vi här ett erbjudande från den person i Motala, som anlagt denna drifkraft, att han vill öfverlemna och garantera medelst första inteckning i tillräckligt stor fastighet en drifkraft af ända till 300 hästkrafter för ett pris af 75 kronor pr hästkraft, således 25 kronor pr hästkraft billigare, än hvad som blifvit erbjudet vid Örebro. Det förefaller mig, som om äfven i detta fall en närmare utredning är af nöden. Ty har man påstått, att ingen kraft finnes i Motala, då den finnes der, och finner man sedan, att man kan få denna billigare än i Örebro och till större antal hästkrafter, än som behöfves, så synes, att i den punkten har man icke utredt frågan nog.

Dessutom vill jag fästa uppmärksamheten på det synnerligen egendomliga, att när man har en drifkraft i Örebro, belägen fyra mil från platsen och som man skall förbyra af dess egare, då håller man så strängt på den och anser, såsom det framhölls före middagen, att den är tillräcklig. Men då staten eger vattenfall nära intill den mark eller den trakt, som skulle vara tillämnad i Motala, då vill man icke tillgodogöra sig den, då vill man utarrendera den till enskildes anläggningar. Det synes mig ligga en inkonsequens i ett sådant resonnement. Och då i fråga om drifkraft i Motala anbud finnes till billigare afgift än i Örebro, så synes mig, att denna fråga bör tagas under förnyad ompröfning. Jag vill icke yttra mig vidare i frågan. På de skäl, som blifvit anförda såväl nu af mig som på middagen af herr Henricson, och för öfrigt med hänvisning till de skäl, som föreligga i detta betänkande, anhåller jag om bifall till reservationen.

De skäl, som eljest här nu under diskussionen förebragts, synas för en enskild riksdagsman icke böra få vara så talande som de skäl, som framlagts till offentlig granskning, och dessa skäl äro enligt min uppfattning hvar ett mera talande för Motala än för Örebro. Då jag dessutom anser, att ifrågavarande verkstad bör läggas der, hvarest den är mest gagnande för landet, och då de andra inom kammaren framhållna skälen hvila på outredd grund, så yrkar jag, som sagdt, bifall till reservationen och afslag å utskottets hemställan.

Häruti instämde herr *Olsson* i Åsak.

Herr *Pehrson* i Törneryd: Det förundrar mig ingalunda, att det göres så många anmärkningar mot det föreliggande, af jernvägsstyrelsen väckta och sedermera af Kongl. Maj:t för Riksdagen framlagda förslag till åstadkommande af en centralverkstad för reparation af lokomotiv för statens jernvägar. Om de skäl, som i propositionen äro anförda för denna framställning, kan litet hvar stå tveksam, huruvida man bör till- eller afstyrka densamma. Just till följd af

en sådan treksamhet stälde jag mig vid behandlingen af detta ärende inom utskottets riksgäldsafdelning på deras sida, hvilka påyrkade en bättre utredning, för såvidt att den kunde åstadkommas under riksdagens lopp. En sådan utredning är nu, såsom herrarne finna, verkställd af ingenjör Richert, och jag har för min enskilda del ingen anledning att betvifla, att denna utredning icke är fullt opartisk och, såvidt möjligt är, grundar sig på fullt verkliga och säkra förhållanden.

Men innan jag går att yttra mig något närmare om denna utredning, så vill jag säga, att det förundrar mig ingalunda, att så många hafva fäst så stort afseende vid, att Motala icke kunnat blifva föreslaget till plats för verkstaden i fråga lika väl som Örebro. När man nemligen tänker på den vattenkraft, som staten eger vid Motala, vill det synas som bra nära påtagligt, att man skulle kunna tillgodogöra sig densamma just vid ett tillfälle sådant som detta, och när man vidare erfar, hvilket jordområde, som staten har invid Motala — det är särskildt omnämndt i ett till oss utdeladt tryckt blad, att detta område utgör 390 tunnland — så gör man sig helt naturligt den frågan, som äfven den siste talaren framstälde, om det icke är möjligt att på detta område erhålla tillräckligt utrymme för verkstadsanläggningen med hvad deraf kommer att följa. Jag förundrar mig verkligen icke öfver, att man uppställer för sig detta spörsmål, men hade, såsom jag nyss antydt, en bättre utredning legat till grund för den ifrågasatta verkstadsanläggningen, så hade den visat bland annat följande: att af dessa 390 tunnland större delen är olämplig för en verkstadsanläggning. Jag vill för min del fästa mig vid endast det område, tillhörande kronohemmanet Duvedal, som ligger emellan Motala stad och Motala verkstads station samt hemmanet Bondebäcka. Endast detta område kan enligt min tanke ifrågakomma för verkstadsanläggningen. Nu utgör detta område i sin helhet en areal af 106 tunnland, men det är att märka, att hela detta område ingalunda är tjenligt för anläggningen, utan endast en mindre del deraf eller det område, som ligger emellan Motala stad och Motala verkstads station. Man gör sig nu gerna den föreställningen, äfven när man är på platsen och ser detta sistnämnda område, att detsamma skulle vara fullt tillräckligt för ifrågavarande anläggning, och äfven efter det besök, som riksgäldsafdelningen gjorde i Motala på samma gång som i Örebro, var jag af den öfvertygelse, att detta område skulle vara tillräckligt för anläggningen i fråga. Af sådan anledning hyste jag äfven vid vår resa från Motala den uppfattning, att det skulle vara möjligt att förlägga verkstaden dit. Sedan dess har emellertid senast antydda område blifvit närmare planlagdt och verkstadsbyggnaden utlagd på en eskisskarta, som varit framlagd i statsutskottet, och deraf framgår, att området mellan Motala stad och verkstadsstationen visserligen är fullt tillräckligt för den anläggning, som nu är ifrågasatt, men otillräckligt, när man tager hänsyn till en blifvande utvidgning af verkstaden samt anläggande af ytterligare en reparationsverkstad för vagnar. Det är väl möjligt att tränga in verkstadsbyggnaderna der, men alldeles icke återstår sedermera något utrymme för de nödvändiga uppställnings- och vaxlingsspåren. Den närmaste marken, som kunde ifrågakomma för

*Angående
anläggning
af en central-
verkstad
för repara-
tion af loko-
motiv.*

(Forts.)

*Angående
anläggning
af en central-
verkstad
för repara-
tion af loko-
motiv.*

(Forts.)

sistnämnda ändamål, ligger i omedelbar närhet till Motala verkstads station; den är delvis bebyggd och består delvis af afsöndrade lägenheter, hvarför det blir en rätt dyr affär att från detta område erhålla tillräckligt utrymme för dessa vexlingsspår m. m.

Jag håller således före, att det icke är möjligt att med mindre än att underkasta sig en allt för stor kostnad förlägga den föreslagna verkstadsanläggningen till Motala under den förutsättning, att den skall erhålla det omfång, som blifvit föreslaget i den kongl. propositionen, nemligen att verkstaden skall omfatta reparationsplats icke endast för 20 lokomotiv nu, utan för 40 lokomotiv framdeles, och derjemte plats för en reparationsverkstad för vagnar.

Beträffande den vattenkraft, som man så gerna önskar använda vid Motala för ifrågavarande anläggning, så har jag tillhört dem, som i det längsta hållit derpå och ansett det vara en stor fördel för staten att tillgodogöra sig den, om icke så mycket för det närvarande, men för framtiden. Nu har det emellertid visat sig af den utredning, som ingenjör Richert verkställt, att den vattenkraft, som staten har att påräkna vid de två öfversta fallen vid staden Motala, är nätt opp tillräcklig för den första anläggningen, men alldeles otillräcklig, sedan verkstaden blifvit utvidgad, och beträffande det nedersta fallet vid Dufvedalsqvarn, så har det visserligen betydligt större kraft att erbjuda och räcker till samt blir öfver för den första anläggningen, men lemnar ej tillräcklig kraft, sedan verkstaden blifvit utvidgad på sätt man nu tänkt sig.

Visserligen får jag icke glömma att omnämna, att, om man vill tänka sig en reglering af vattnet i Vettern på det sätt, som ingenjör Richert framhållit, man får tillräckligt med vattenkraft från Dufvedalsfallet, men icke kan man uppskjuta afgörandet af ett ärende sådant som detta, till dess man reglerat vattenståndet i Vettern, och dessförinnan är krafttillgången — enligt Richerts utredning — otillräcklig. Den lemnar högst 190 hästkrafter, då det fordras 250, sedan verkstaden vunnit den utvidgning, som det är afsedt, att den skall erhålla.

Med afseende på den andra platsen, som blifvit föreslagen af Kongl. Maj:t, vid Örebro, så får jag säga, att jag af besöket der fick det intrycket, att den för ändamålet i fråga icke blott är fullt jemförlig med den, som erbjudes vid Motala, utan till och med något bättre. Jag fäster mig icke vid den lilla skilnad, som kan ligga i den billigare kostnaden för byggande af verkstäder vid Örebro än vid Motala. Men jag anser mig vara skyldig att nämna, att jag tror, att hvar och en, som varit i tillfälle att göra jämförelse mellan dessa två platser, skall erkänna, att den föreslagna byggnadsplatsen vid Örebro är bättre. Dertill kommer, att utrymmet är fullt tillräckligt och mer än tillräckligt. Men om det icke anses vara förmäret af mig, skulle jag vilja säga några ord om en sak, som jag visserligen — jag erkänner det gerna — icke fullt förstår, men som jag i alla fall tillåter mig med några ord beröra. Då riksgäldsafdelningen var på platsen vid Örebro på de s. k. Alnängarne för att bese området för verkstäderna, så var det föreslagna området utstakadt genom flaggor på stolpar. Det före-

faller mig, som om den planen ingalunda skulle vara den bästa, utan i stället syntes det mig påtagligt, att verkstadsbyggnaderna skulle förläggas något så när intill och parallelt med jernväggsspåret till Skebäck och byggnadernas rader sins emellan parallela, hvarigenom man i framtiden skulle kunna utvidga sig på ett ändamålsenligare sätt, än om man förlägger verkstäderna så, som man nu tänkt sig. Jag gör icke anspråk på någon vidare sakkännedom uti detta afseende; men jag anser mig ändå böra framhålla detta till den kraft och verkan det hafva kan.

*Angående
anläggning
af en central-
verkstad
för repara-
tion af loko-
motiv.
(Forts.)*

Af hvad jag således haft tillfälle att anföra framgår, att jag från början varit ganska tveksam och stått snarare på den sidan, att verkstäderna i fråga hellre borde förläggas till Motala än till Örebro. Men med anledning i synnerhet af de två saker, jag nu framhållit, dels att det jordområde vid Motala, som derstädes på allvar kan ifrågasättas för verkstadsanläggningen, icke är tillräckligt, och dels att den vattenkraft, som man hoppats på vid Motala, blir temligen dyr och före vattnets reglering i Vettern otillräcklig i en framtid, och slutligen med anledning deraf, att verkstadsanläggningen är en fråga, som icke bör uppskjutas, har jag ansett, att i det skede, frågan nu kommit, det bästa skulle vara att bifalla Kongl. Maj:ts af statsutskottet tillstyrkta framställning, till hvilken jag, herr talman, ber att få yrka bifall.

Herr Ersson i Vestlandaholm instämde häruti.

Herr Sjö: Jag begärde ordet med anledning af ett yttrande, som faldes af en talare här midt emot, nemligen herr generaldirektör Nordström, som sade, att det icke skulle vara tillräckligt med vattenkraft i Motala. Det återstår att se till, hvad jernvägsstyrelsen ansett vara behöfligt för en reparationsverkstad, vare sig den förlägges på det ena eller andra stället. Utskottet säger: »Enligt från jernvägsstyrelsen lemnad uppgift skulle för verkstaden, med den omfattning, hvaruti den närmast borde komma till utförande, erfordras 60 hästkrafter, men vid den utvidgning, som för framtiden ställs i utsigt, komme kraftbehovet att uppgå till 250 hästkrafter.» Såsom herrarne se af den utredning, som är bifogad utskottets betänkande, kan det åstadkommas icke endast denna kraft, utan till och med 315 hästkrafter. Då tror jag icke, att man kan vara tveksam, huruvida det kan vara tillräckligt.

Vidare yttrade herr Pegelow, att frågan om den kraft, som vore erforderlig för verkstädernas drifvande, spelade en liten roll. Ja, vi se, hvilken roll det spelar. I Örebro skulle kostnaden för verkstadens kraftbehof, beräknadt till 250 hästkrafter, blifva efter 100 kronor pr hästkraft 25,000 kronor, och efter det erbjudande, som gjorts från Motala, skulle priset blifva 18,750 kronor. Skilnaden gör icke så litet, då en gång verkstäderna komma i det skick, som ännu är. Jag nämnde i ett föregående yttrande, att en fackman sagt, att Tomteboda skulle kunna utvidgas så, att man sluppe bygga en ny verkstad. Jag håller fast vid detta, synnerligast då ingen bestridt, att icke så kan ske. Jag vidhåller således fortfarande mitt yrkande.

Angående
anläggning
af en central-
verkstad
för repara-
tion af loko-
motiv.
(Forts.)

Herr Larsson i Mörtlösa: Det har redan af en talare bakom mig sagts, att den utredning, som lemnats i denna sak, är otillfredsställande och ofullständig. Det har också medgifvits af chefen för jernvägsstyrelsen, att hvad beträffar bostadsförhållandena och tillgången på lifsförnödenheter den uppgift, som lemnats i den kongl. propositionen, icke är fullt exakt. Nu sade en talare på blekingebänken, att det område, som finnes i Örebro, skulle vara öfverlägset det, som finnes vid Motala. Men jernvägsstyrelsen säger, att jordområdena äro jemngoda, och jag måste väl sätta tro till hvad jernvägsstyrelsen sagt. Det synes mig också märkvärdigt, att man skall finna det fördelaktigare att hyra elektrisk kraft vid Örebro från en kraftkälla, som ligger på flera mils afstånd, då man vid Motala kan få vattenkraft, som staten eger, och som är obegagnad. Dessutom är det upplyst, att elektrisk kraft der kan fås af enskild person för betydligt billigare pris, än hvad som lemnas vid Örebro. Jag tror för den skull, att, om man vill se saken opartiskt, man måste medgifva, att reservanternas förslag är det rätta, och jag ber därför att få yrka bifall till reservationen och afslag på Kongl. Maj:ts proposition.

Häruti instämde herr *Rydberg*.

Chefenförcivildepartementet, herr statsrådet von Krusenstjerna: Jag skall tillåta mig sammanföra de skäl, som här anförts.

Alla äro vi ense om behöfvat af ökade platser för reparationer af statsbanornas lokomotiv.

Från fullt kompetent håll, af herrar Nordström och Pegelow, har visats, att vid statsbanornas redan befintliga verkstäder i mellersta och södra Sverige icke ökad utrymme kan beredas för intagande af lokomotiv i och för reparationer.

Således måste en ny verkstad inrättas, en centralverkstad.

Betydelsen af en sådan centralverkstad har framhållits på ett enligt min mening öfvertygande sätt af herr Pegelow.

Hvar skall nu denna verkstad förläggas? Jo, centralt. Det är ju obestriddigt, att Örebro har det mest centrala läge derigenom, att der från alla håll sammanflyta jernvägar. Verkstaden bör också ligga centralt i det hänseendet, att den är skyddad så mycket som möjligt mot angrepp. Afven detta pekar på Örebro.

Men, säges nu af flere reservanter: Vi skola hafva en utredning, om icke Motala är lika bra som Örebro. Påståendet gäller icke, att Motala är bättre än Örebro. Det har sträckt sig hufvudsakligen endast derhän, att Motala skulle vara lika bra som Örebro. Men jämförelsen gäller de af jernvägsstyrelsen framhållna moment, nemligen i fråga om verkstadsplatsens belägenhet och beskaffenhet, i fråga om tillgång på vattenkraft, i fråga om möjligheten att erhålla föda och bostäder för arbetarne. Det är dessa punkter, jämförelsen gäller. Efter min uppfattning har, framför allt af talaren på blekingebänken, på det mest öfvertygande sätt visats, att i det första af dessa afseenden Motala ligger under Örebro; och den bevisföring, han åstadkom, synes mig förtjena så mycket större betydelse, som han ju sjelf erkänt, att

han börjat med att vara böjd för antagandet, att Motala hade företräde framför Örebro, ehuru han sedan genom besök på stället kommit till en annan öfvertygelse.

Men, mina herrar, härmed må vara huru som helst. Antagom äfven, att Motala skulle vara lika bra som Örebro, så kvarstår ju i alla fall det faktum, att sjelfva Örebro såsom en centralare plats erbjuder öfvervägande fördelar för en centralverkstad. Jag frågar herrarne, hvartill en ytterligare utredning väl skulle tjena, då Örebro har företräde i den af mig nu anförda omständigheten. En sådan utredning skulle endast tjena till att åstadkomma ett uppskof med en åtgärd, som så snart som möjligt måste vidtagas och som är bestämdt påkallad såväl ur statsbanornas intresse som äfven ur den stora allmänhetens. Ty den allmänhet, som har att fiakta effekter på statens jernvägar, lider ju af denna mycket öfverklagade brist på dragkraft.

Herr talman! Jag hemställer om bifall till statsutskottets förslag.

Herr Ivar Månsson: Hvarför vi reserverar, åtminstone jag, anmält reservation, har varit den omständigheten, att jag ansett, att, då staten skall bygga en centralverkstad, en så väsentligt stor verkstad för reparationer å lokomotiv och vagnar, det varit för mig motbudande, att staten skulle behöfva byra drifkraft för en sådan affär. Det har varit hufvudsakligen denna omständighet, som gjort, att vi reserverar trots, att det kunde vara skäl att ännu en gång tänka på denna sak. Vi lära väl alla hafva så mycket erfarenhet, att vi veta, hvad den lefvande drifkraften är värd mot den, som skall förskaffas antingen genom kol eller på annat sätt. Då nu denna verkstad kommer att bli af så stor omfattning, synes det mig ligga stor vikt uppå, att man tager i öfvervägande, huruvida staten kan sjelf skaffa sig drifkraft för detta ändamål. Nu är det visserligen sagdt, att denna kraft kan få köpas för 100 kronor pr hästkraft om året. Men hvem vet, huru länge det räcker? Hvem vet, om det räcker längre, än till dess verkstaden är färdig. Sedan kommer kanske anspråk på höjning af detta pris. Mig synes, att det är lösa boliner att ställa sig på, om man ordnar en sådan affär på detta sätt. Åtminstone borde den, som gör ett sådant prisanbud, ställa garanti för någon längre tid, så att man får säkerhet, att icke staten blir uppskörtad inom kort tid, efter det verkstaden blifvit färdig. Det synes mig också, att det är något ovisst i detta. Jag betvivlar icke, att ej den ärade talaren på blekingebänken uttalade sin ärliga och bestämda öfvertygelse i denna fråga. Men han sade, att då han var vid Motala och reste derifrån, gjorde han det med den öfvertygelsen, att Motala mycket väl skulle kunna lämpa sig för ifrågasatt verkstad. Sedermera har han dock, med stöd af den förbragta utredningen och den karta, som förevisats honom, kommit till en annan åsigt. Nu beror det naturligtvis mycket på, huru man använder en plats, då man gör upp en karta sådan som denna. Det beror ofantligt mycket på, huru man använder den plats, som är gifven. Det förefaller mig besynnerligt, om på den ifrågasatta egendomen Dufvedal, hvilken innehåller 106 tunnland, icke skulle före-

*Angående
anläggning
af en central-
verkstad
för repara-
tion af loko-
motiv.
(Forts.)*

*Angående
anläggning
af en central-
verkstad
för repara-
tion af loko-
motiv.
(Forts).*

finnas så mycket plats, att man derå skulle kunna på lämpligt sätt uppöfra en sådan verkstad. Hvad arbetarebostäderna beträffar, är det naturligtvis — i fråga om höjdförhållanden och dylikt — af ingen vikt, hvar de placeras. Hufvudsaken är, att verkstäderna och spåren kunna förläggas på ett fullt lämpligt sätt, och det synes mig besynnerligt, om icke detta skulle kunna låta sig göra. Då det nu förhåller sig så, att man vid Dufvedals qvarn kan få den drifkraft, som verkstaden till en början skulle behöfva, eller 60 hästkrafter, och då man vidare, i den mån ytterligare kraft behöfves, har två andra vattenfall att disponera, så synes det mig, som om man i detta afseende skulle kunna vara trygg för en ganska lång tid framåt. Och, mina herrar, då vi hafva en kraft, som både är billig och säker och hvilken staten sjelf eger att disponera utan att stå i beroende af enskild person, synes mig denna omständighet vara så talande, att den rent af bjuder kammaren och jernvägsstyrelsen att ännu en gång taga denna fråga i skärskådande. Frågan står väl icke så för lifvet, att man icke skulle kunna uppskjuta den ett år för att få saken fullt utredd, så att vi i detta fall bestämdt veta hvad vi göra. Vi veta, att jernvägsstyrelsen står i begrepp att inköpa en massa nya lokomotiv. Det synes under sådana förhållanden, som om, äfven om för reparationer användas allenast de verkstäder vi nu hafva, vi skulle kunna undvika att i detta afseende komma i lägervall.

Det är dessa skäl, som för reservanterna, eller åtminstone för mig, varit bestämmande. Vi neka icke till, att något behöfver göras. Vi hålla det äfven för lämpligt, att en sådan verkstad förlägges inuti landet. Då man nu talat om dessa båda platser, Örebro och Motala, synes det mig vara ganska svårt att med afseende å läget gifva den ena platsen företräde framför den andra. Om man befinner sig vid en så viktig knutpunkt som Halsberg, kan jag icke finna, att det är någon stor skilnad, vare sig man reser till Motala eller till Örebro. Det förefaller mig sålunda vara temligen oviktigt, huruvida lokomotiven gå ned till Motala eller gå till Örebro. För den skull synes mig denna omständighet icke böra vara afgörande för frågans bedömande.

Jag håller jemväl mycket starkt på, att vi böra sätta i verket den tanke, som här många gånger uttalats och för hvilken Riksdagen alltid visat sig vara varmt intresserad, nemligen att vi skola använda den lefvande kraften i våra vattenfall, och dertill hafva vi just nu ett ypperligt tillfälle.

Herr talman! Det är dessa skäl, som gjort, att jag anslutit mig till yrkandet om uppskof och därför tillåter mig nu hemställa om afslag å utskottets förslag.

Herr Hjelmerus: Jag skall blott be att i den förevarande diskussionen få inlägga några få ord.

Jag har särskildt tagit i betraktande den jemförelse, som jernvägsstyrelsen gör på sid. 3 i statsutskottets betänkande, mellan de båda föreslagna platserna, Örebro och Motala. Jernvägsstyrelsen har der yttrat sig angående de punkter, som vid en jemförelse kunna ifrågakomma. För att icke upptaga herrarnes tid alltför länge, skall jag icke ens citera detta jernvägsstyrelsens yttrande. Hvad angår den första

och den andra punkten, anser jernvägsstyrelsen, att Motala och Örebro kunna vara ungefär jemnspelta, men i fråga om de följande punkterna håller styrelsen före, att Motala ligger under och Örebro ligger öfver. Hvad är det då fråga om i dessa följande punkter? Jo, det är först fråga om bostäder åt arbetarne och tillgång på lifsförnödenheter. I dessa afseenden skulle Motala vara underlägset i förhållande till Örebro.

Angående anläggning af en central-verkstad för reparation af lokomotiv.
(Forts.)

Hvad angår bostäderna, vill jag erinra derom, att det väl är temligen klart, att det måste vara lika billigt att förse arbetarne med bostäder i Motala som i Örebro. Eller af hvilken orsak skulle hyrorna ställa sig dyrare i Motala än på andra ställen?

Återstår så frågan om lifsmedlen. Visserligen kan det ju hända, att någon känner sig benägen att se saken så, att Örebro i detta afsende skulle ega något företräde. Men jag tillåter mig dock hemställa till herrarne, om icke Östergötland skulle ega möjlighet att förse några verkstadsarbetare med de lifsförnödenheter, som äro för dem nödvändiga. Man bör komma i håg, att här är blott fråga om några verkstadsarbetare; det är icke fråga om kongl. jernvägsstyrelsens förflyttning till Östergötland, i hvilket fall jag naturligtvis skulle ödmjukt be om undskyllan och aldrig någonsin insistera på denna sak. Men att Östergötland icke skulle förmå att försörja några stycken verkstadsarbetare, är för mig rent ofattligt. Jag kan icke ens tänka mig detta såsom ett skäl.

Hvad sedermera angår drifkraften, håller utskottet före, att det vore synnerligen fördelaktigt stäldt i Örebro. Det finnes der möjlighet att hyra elektrisk kraft från en kraftkälla, belägen på 4 mils afstånd. I Motala finnes det visserligen ett vattenfall omedelbart i närheten, men, säger man, det skulle blifva besvärligt att anlägga ett elektricitetsverk och det lämpade sig icke rätt bra att använda den tillgängliga kraften. Då stiger Motala fram och säger: Ni får hyra elektrisk kraft äfven här och till billigare pris än i Örebro. Nej, det passar i alla fall icke; det vore dock, menar jernvägsstyrelsen, äfven ur denna synpunkt bättre, om man valde Örebro.

Jag kan icke fatta, huru det kan vara möjligt att se saken på detta sätt. Men det är väl så, att när man en gång föresatt sig någonting, så håller man på det, äfven om aldrig så goda skäl förbringas för en motsatt mening. Det är icke konstigt, i fall man här endast vill fästa sig vid hvad som är sanning och rättvisa, att bilda sig en mening. Det ligger nycket nära till hands, hvarthän man då skall komma. Men är man fången af förutfattade — jag kan nästan säga *fördomar*, så hjälper ingenting, och då är det heller icke lönt att strida för en annan mening.

Jag skall i alla fall, herr grefve och talman, tillåta mig att yrka bifall till reservationen och afslag å utskottets betänkande.

Herr Anderson i Vestra Nöbbelöf: Då denna fråga först framkom, stälde jag mig ganska tveksam till densamma. Såväl Örebro som Motala äro platser, som ju kunna vara lämpliga för detta ändamål; Motala har särskildt sin stora vattenkraft att tillgå. Men när

*Angående
anläggning
af en central-
verkstad
för repara-
tion af loko-
motiv.*

(Forts.)

ärendet skulle slutbehandlas inom utskottet, kunde jag omöjligen annat än ställa mig på den ståndpunkt, som utskottet här har intagit. Såsom redan blifvit antydt, är det nemligen alldeles nödvändigt att så snart som möjligt göra någonting, derest icke verkstäderna skola år från år komma på balans med de reparationer, som äro af nöden. Det vore ju ganska orimligt, om icke materielen skulle kunna repareras i samma mån som den blir försliten. Således kan det enligt min tanke icke blifva fråga om uppskof, ty detta skulle vara en ren förlust, utan yi böra i närvarande stund besluta oss antingen för Motala eller för Örebro.

Det skäl, som för mig varit bestämmande, har framhållits af alla sakkunniga och alla dem, som besökt de båda platserna. Jag har nemligen ansett mig böra taga hänsyn till deras omdöme i detta fall, då jag icke sjelf varit i tillfälle att taga de båda platserna i betraktande. Den punkt, på hvilken jag sålunda lägger den största vigten, är frågan om utrymmet å de olika platserna. Ty om vi en gång skola förflytta den reparationsverksamhet, som för närvarande är förlagd till Göteborg, till en annan, mera centralt belägen plats, så är det alldeles nödvändigt, att vi nu bestämma oss för en plats, der utrymmet är tillräckligt, så att vi slippa att å nyo flytta till en annan plats.

Då det nu är tydligt visadt, att det bästa utrymmet fins i Örebro, har detta skäl bestämt mig för att biträda utskottets förslag, och jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan i förevarande punkt.

Herr Pegelow: Jag skall endast med ett par ord bemöta hvad herrar Sjö och Ivar Månsson anført i afseende å betydelsen af tillgången på drifkraft vid en sådan verkstad, som här är i fråga. Jag tillät mig i förmiddags säga, att kraftfrågan för en jernvägsverkstad af denna omfattning icke spelar någon nämnvärd roll. Kanske bör jag gifva några skäl för detta uttalande.

Herr Sjö har räknat ut, att, då denna verkstad en gång blir utvidgad till en sådan storlek, att de omnämnda 250 hästkrafterna erfordras, skilnaden i priset på drifkraften i Örebro och i Motala skulle belöpa sig till ungefär 6,500 kronor för år, och detta anser herr Sjö vara ett afsevärdt belopp. Ja, det beror på hvad man har att jemföra med. En jernvägsverkstad, som kräfver 250 hästkrafter, bör emellertid sysselsätta ungefär 1,000 arbetare. En sådan jernvägsverkstad kommer att hafva en årlig omsättning på ungefär två millioner kronor i arbetslöner och materialkostnad; den kommer att årligen reparera 2 å 300 lokomotiv och 3 å 4,000 vagnar. Om det nu ur inre trafiksynpunkt är lämpligt att till en plats sådan som Örebro draga all materiel och derifrån utsända den fullt reparerade materielen — och det är just i denna punkt, som jag anser Örebro vara Motala öfverlägset — så är det visst, mina herrar, att på ett par hundra lokomotiv och 3 å 4,000 vagnar spela 6,500 kronor en mycket liten roll. Det är därför, herr talman, som jag fortfarande yrkar bifall till utskottets förslag.

Öfverläggningen var härmed slutad. Derunder hade yrkats dels bifall till utskottets hemställan och dels afslag derå och bifall i stället till den vid betänkandet fogade, af herr E. Fränckel m. fl. afgifna reservation. Herr talmannen, som nu upptog dessa yrkanden till proposition, fann det förra vara med öfvervägande ja besvaradt. Votering begärdes likväl, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Angående anläggning af en centralverkstad för reparation af lokomotiv.
(Forts.)

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i förevarande utlåtande n:o 77, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med afslag å utskottets nämnda hemställan, bifallit den af herr E. Fränckel m. fl. afgifna, utskottets betänkande vidfogade reservation.

Omröstningen utvisade 129 ja mot 77 nej; och hade utskottets hemställan alltså af kammaren blifvit bifallen.

§ 3.

Statsutskottets utlåtande n:o 78, angående fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Örebro samt fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee, föredrogs derefter.

Angående fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Örebro m. m.

Punkten 1.

Uti en till Riksdagen den 6 sistlidne mars aflåten proposition, n:o 62, hade Kongl. Maj:t gjort framställning dels om fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee, dels ock beträffande fullbordandet af statsbanan mellan Krylbo och Örebro.

I sistnämnda hänseende hade Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att, med godkännande, till hufvudsakliga delar, af de vid statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 6 mars 1899 fogade förslagskontrakt angående förvärfvande för svenska statens räkning af bandelen Örebro—Frövi af Örebro—Köpings jernväg och angående öfvertagande af kontrakt om trafikerande af Örebro—Svartå jernväg, ej mindre bemyndiga riksgäldskontoret att enligt bestämmelserna i förstnämnda kontrakt fullgöra liqviden af köpeskillingen med tillhörande räntebetalning samt utbetala godtgörelse för anläggning af ett förbindelse-spår vid Frövi, än äfven för år 1900 anvisa

Angående fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Örebro m. m. (Forts.)	till kompletteringsarbeten å bandelen Örebro —Frövi	kronor	237,500: —
	till inköp af rullande materiel för linien Spånga—Frövi—Örebro	»	300,000: —
	till fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Frövi jemte spårutvidgningar i Örebro.....	»	500,000: —
	eller tillsammans	kronor	1,037,500: —

att utgå af riksgäldskontoret.

I en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 240, hade herr *E. Sahlin* hemställt, att Riksdagen, med afslag å Kongl. Maj:ts proposition n:o 62 i den del, som afsåge fullbordandet af Örebro—Krylbo-banan, ville för år 1900 anvisa till inköp af Örebro—Köpings jernvägsaktiebolags verkstadsområde i Örebro och den dermed sammanhängande bibanan till Skebäck.....

.....	kronor	450,000: —
till fullbordande af statsbanan från Krylbo till Örebro återstoden af den beräknade anläggning-kostnaden	»	2,254,000: —

eller tillsammans kronor 2,704,000: —

Efter föredragning af punkten yttrade:

Herr Sahlin: Herr talman! Mina herrar! Jag befinner mig i denna fråga i ett synnerligen dåligt läge, så till vida som statsutskottet, som uttalat sin förkastelse om öfver min motion, icke har velat hjälpa motionären genom att i sitt utlåtande införa någonting nämnvärdt af motionärens motivering. Icke ens mina jemförande kostnadsberäkningar har statsutskottet ansett lämpligt att införa i sitt utlåtande, åtskilliga viktiga synpunkter, som jag framhållit, äro af statsutskottet i dess uttalande fullkomligt förbisedda, och i en punkt har statsutskottet, såsom jag snart skall hafva äran visa, afgifvit ett synnerligen vilseledande yttrande.

Till en början vill jag framhålla motionens syfte. Regeringen hade i december 1897 förklarad underhandlingarne rörande köpet af Örebro—Frövi jernväg vara afbrutna och hade dervid gifvit i uppdrag åt jernvägsstyrelsen att inkomma med ett fullständigt detaljeradt förslag rörande banans sträckande från Spånga öfver Ullersäter till Örebro. Sedermera kom regeringen helt nyligen plötsligt med en anmodan till jernvägsstyrelsen, att denna måtte upptaga underhandlingarne på basis af ett pris af 3,325,000 kronor — den hade förut afbrutit underhandlingarne, dervför att man icke velat underhandla på basis af 3 millioner kronor. Regeringen hade således betydligt öfverskridit det förut fastställda maximipriset. Redan det förhållandet, att regeringen — utan att några nya omständigheter förelågo — ansåg sig böra på detta sätt plötsligt höja priset, var, enligt min mening, föga rekommenderande. Jag anser, att när regeringen sagt sitt ord bestämdt — och så bestämdt som i detta fall — skulle regeringen också stå för detta ord. Jag vill i detta hänseende endast erinra kammarens ledamöter om förhållanden, som borde för en och

hvar vara ganska lätta att beräkna. När regeringen en gång så bestämdt har förklarat, att banan bör få en viss riktning, litar man naturligtvis i de orter, som banan skall gå igenom, på regeringens ord, och en hel del affärer uppgöras inom dessa trakter just med afseende derpå, att banan skall komma att gå fram der.

*Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.*

(Forts.)

Nu föreslår regeringen Riksdagen att förkasta sitt förra beslut och fatta beslut om att inköpa en bana. Det föreligger sålunda ett val mellan hvad Riksdagen förut beslutat och hvad regeringen nu föreslår. För detta val har regeringen framställt alla de gynsamma omständigheterna för det ena alternativet, utan att göra någon framställning af de omständigheter, som kunna göra det andra alternativet gynnsamt. Och ändå fans det här en omständighet, som var ny, när kongl. Maj:ts proposition aflemnades till Riksdagen, den omständigheten nemligen, att Örebro—Köpings jernvägsstyrelse förklarar sig villig att till staten försälja de områden, som Örebro—Köpings jernväg eger i Örebro stad och Långbro socken. Fördelen af detta anbud, om det gamla riksdagsbeslutet skulle ega bestånd, har jag i motionen framhållit. I den kongl. propositionen har nemligen intet afseende gjorts vid anbudet, såvidt det gäller det s. k. Ullersättersalternativet, utan i stället efter kongl. jernvägsstyrelsens föredöme framhållits såsom en fördel med Frövialternativet, att man genom att antaga detsamma skulle komma att vinna Örebro—Köpings jernvägs egendom inom Örebro stad och Långbro socken. Att jernvägsstyrelsen och sedan äfven regeringen kunnat göra detta, ehuru både jernvägsstyrelsen och herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet visste, att man kunde förvärfa denna egendom äfven med Ullersättersalternativets bibehållande, har förefallit mig högst besynnerligt. Men jag har i min motion framhållit den synpunkt, från hvilken jag ansett det vara rimligt, nemligen att så kort tid förflutit mellan den tidpunkt, då jernvägsstyrelsen fick detta meddelande från styrelsen för Örebro—Köpings jernväg, och den, då dess utlåtande och den kongl. propositionen affattades. Jag har således sökt se saken ur den synpunkten, att hvarken jernvägsstyrelsen eller regeringen haft tid att beräkna de fördelar för Ullersättersalternativet, som skulle följa med detta nya sakernas läge. Men det har väckt min förvåning, då jag ser, att det kanske icke varit blott denna omständighet, att tiden icke räckt till att åstadkomma en förändring i utlåtandet, utan att det måtte hafva varit någon annan grund än den. Jag förstår hvarken, huru herr statsrådet och chefen för civildepartementet kan stå för sina ord i detta stycke, ej heller hur jernvägsstyrelsen kan göra det. Jag hänvisar till det föreliggande utskottsutlåtandet, sid. 10, der det i jernvägsstyrelsens skrifvelse heter: »Ehuru alternativet Spånga—Frövi—Örebro alltså skulle betinga en betydligt större kostnad, erbjöde det, enligt styrelsens förmenande, betydligt större fördelar» — således större än Ullersättersalternativet. Hvilka fördelar då? Styrelsen fortsätter: »Till en början erhöles genom detta någonting mera än en jernvägslinie från Spånga till Örebro, nemligen bolagets fasta egendom i Örebro jemte bibanan till Skebäck med lastplatsen vid Svartån.» Detta är dock efter den 23 febr. 1899 icke en fördel endast på Frövialternativets sida, utan det är en fördel, som kan beredas, vare sig

Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.
(Forts.)

Riksdagen står fast vid beslutet om Ullersättersalternativet eller Riksdagen följer Kongl. Maj:ts förslag och antager Frövialternativet. Huru kan då kongl. jernvägsstyrelsen säga dessa ord, att den fördelen talar för det ena alternativet? Hur kan herr statsrådet och chefen för civildepartementet anföra äfven denna grund, när han sedan kommer med sitt eget utlåtande och nämner de fördelar, som skola vara på den ena sidan, då detta är — såsom äfven statsrådet och chefen för civildepartementet torde finna — en fördel, som kan beredas vid båda alternativen. Jag beklagar, att Kongl. Maj:ts proposition icke innehåller en fullständigare utredning af båda alternativen. Det är för att kunna fixera fördelarne äfven med det andra alternativet och för att kunna för dem, som möjligen intressera sig för denna fråga, framlägga dessa fördelar, som jag affattat och väckt min motion.

Det är emot två poster i mina beräkningar rörande Frövialternativet, som statsutskottet rigtat en kritik. Den gäller först de 241,000 kronor, som kongl. jernvägsstyrelsen anfört såsom behöfliga, för att Örebro—Frövi-banan måtte komma att blifva i statsbanemässigt skick försatt. Kongl. jernvägsstyrelsen har förklarat, att dessa 241,000 kronor icke böra upptagas, när det gäller kostnadsberäkningarne, utan att de i stället böra räknas till posten »jernvägens framtida underhåll». Kongl. Maj:t har för sin del gjort på samma sätt. Nu frågar jag herrarne: är det rimligt, om man anser, att vissa kostnader behöfvas, för att banan skall komma i statsbanemässigt skick — är det rimligt att föra öfver ungefär hälften af dem — 241,000 kronor — och säga: dem räkna vi icke med, när det gäller att beräkna kostnaderna för detta köp, dem skola vi räkna till underhållskostnaderna. Är det rimligt att säga, att hälften af kostnaden skall läggas på underhållet och hälften på köpet? Göra vi så, när vi eljest öfverlägga om ett köp? Statsutskottet har emellertid för sin del förklarat, att det finner detta vara ett riktigt sätt att se saken. Den andra posten i mina beräkningar rörande Frövialternativet, hvilken statsutskottet kritiserat, är de 775,000 kronor, som jag upptagit för utläggande af dubbelspår på bandelen Örebro—Frövi. Jag har uttryckligen sagt, att jag ville ställa den ena jernvägen och den andra jernvägen så lika som möjligt, så att den fördel, som vinnes genom den ena, också skall vinnas genom den andra. Nu är en af de fördelar, som skulle vinnas genom den af Kongl. Maj:t år 1897 föreslagna och af Riksdagen beslutade jernvägen, att man för militära behof skulle, såsom det finnes omförmäldt i t. f. generalstabschefens yttrande den 5 februari 1897, få dubbla linier. Men skall man vinna den fördelen, måste man för Frövialternativet tillägga kostnaden för ett andra spår, draget jemsides med det första spåret. Jag är öfvertygad om, att denna kostnad är af mig för lågt beräknad, men jag har varit angelägen om att icke upptaga siffrorna för höga. Man har icke heller rigtat någon anmärkning mot denna post ur den synpunkten, att den skulle vara för hög, om man ville vinna det omförmälda syftmålet, utan man har endast sagt, att man icke ville vinna detta syftmål för närvarande. Här är just den punkt, i hvilket statsutskottet enligt min mening gifvit en bestämdt vilse-

ledande framställning. Om herrarne nemligen se efter på sidan 18 i utskottsutlåtandet, så förekommer der längst ned på sidan följande mening: »Det förefaller i viss mån egendomligt, att motionären, ehuru han anser de afsedda fördelarna i strategiskt hänseende icke kunna vinnas genom utläggande af dubbelspår å bandelen i fråga, likväl vill belasta inköpsalternativet med kostnaden härför.» Jag väddjar till en hvar af statsutskottets ärade ledamöter i denna kammare, om någon af eder kan säga mig, hvar den punkt i min motion finnes, som gifvit utskottet rätt att i sitt utlåtande antyda en sådan åsigt, som här för min räkning blifvit framställd. Jag har sjelf icke den åsigten, ty jag begriper, att om man utlägger dubbelspår på Örebro—Frövibanan, vinner man den strategiska fördel, som t. f. generalstabschefen för regeringen frambållit såsom önskvärd. Skulle det i min motion i det hänseendet finnas några uttryck, som kunna tydas på olika sätt, så förklarar jag den tydning, som jag nu gifvit, vara den rätta. Jag betvivlar dock, att någon af statsutskottets ärade ledamöter skulle kunna visa mig den punkt, som rimligtvis kan gifva den tydning, utskottet velat gifva åt min framställning.

De öfriga siffrorna, som jag anfört rörande Frövi-alternativet, hafva icke af statsutskottet underkastats någon anmärkning. Då nu Frövi-alternativet, om jag också räknar bort de 775,000 kronorna för utläggning af dubbelspår, men räknar in de 241,000 kronorna, som enligt mitt förmenande rättvisligen måste räknas till kostnaderna för denna linie, skulle komma att kosta 4,486,500 kronor eller i rundt tal $4\frac{1}{2}$ millioner kronor, men deremot Ullersäter-alternativet endast 2,052,000 kronor, blifver skillnaden således i det närmaste $2\frac{1}{2}$ millioner kronor.

Jag var på förmiddagen en stund inne i Första Kammaren och åhörde en del af debatten i denna fråga. Då jag är oviss om, hurvida jag i ämnet ytterligare kommer att begära ordet, skall jag be att nu till besvarande få upptaga två anmärkningar, som i Första Kammaren från statsrådsbanken framställdes mot motionen. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet framkastade den frågan: hvarifrån har herr Sahlin fått sina siffror? Det förvånar mig icke synnerligen mycket, att den frågan framställdes, ty både Kongl. Maj:ts proposition och kongl. jernvägsstyrelsens ulåtande äro ganska svåra att reda sig med. Der finnas så många yttranden sammanrädda på olika håll, att det verkligen är svårt att taga ut de rätta siffrorna och lägga ihop dem och säga: här har jag kommit till ett slutresultat. Jag har också, under det jag utarbetade motionen och sedan, när jag talat vid åtskilliga af mina kamrater i kammaren, vid flera tillfällen fått höra de mest underliga tolkningar af hvad Kongl. Maj:ts och kongl. jernvägsstyrelsen anfört. Det förvånar mig därför, såsom sagdt, icke, att herr statsrådet och chefen för civildepartementet frågat, hvarifrån jag fått mina siffror. Men jag har tagit dem från herr statsrådets eget yttrande till statsrådsprotokollet. Nu frågar jag: hvarifrån har herr statsrådet fått sina siffror? Från kongl. jernvägsstyrelsen. Men när har kongl. jernvägsstyrelsen afgifvit dessa siffror? Det antyddes nemligen på förmiddagen, att mina siffror voro för gamla. Tillåt mig att i detta atseende få anföra två data: kongl.

Angående fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Örebro m. m. (Forts.)

jernvägsstyrelsen hade på Kongl. Maj:ts förståndigande i december 1898 till regeringen inlemnadt en skrivelse med detaljförslag rörande Ullersäteralternativet. Denna skrivelse känner jag icke till. Men kongl. jernvägsstyrelsen inkom åter på grund af Kongl. Maj:ts framställning i februari 1899 med ett yttrande, som jag känner till, emedan det finnes aftryckt i Kongl. Maj:ts proposition. Är det nu möjligt, att kongl. jernvägsstyrelsen skulle i februari 1899 hafva framkommit med siffror, som voro för gamla, då kongl. jernvägsstyrelsen sjelf i december 1898 framlagt ett detaljeradt förslag med kostnadsberäkningar rörande Ullersäteralternativet? Är jag icke tvärt om berättigad att antaga, att de af mig i min motion citerade, af kongl. jernvägsstyrelsen anförda och i statsrådsprotokollet upptagna siffrorna äro sådana, att man kan lita på dem? Jag har härmed svarat herr statsrådet och chefen för civildepartementet på frågan, hvarifrån jag fått mina siffror: från ett kongl. jernvägsstyrelsens utlåtande detta år, som jag antog vara föranledt af ett kongl. jernvägsstyrelsens utlåtande af december i fjol, då kongl. jernvägsstyrelsen föreslog Kongl. Maj:t åtgärder med afseende på Ullersäteralternativets förverkligande. Detta var den ena anmärkningen, jag i förmiddags hörde, och som jag här velat beröra.

Den andra anmärkningen, jag också vid samma tillfälle hörde från samma håll, väckte min häpnad. Jag hörde nemligen, att jag i mina beräkningar rörande kostnaderna för Ullersäteralternativet icke skulle hafva tagit med 200,000 kronor, som kongl. jernvägsstyrelsen uppgifvit såsom erforderliga för en förbindelse mellan den planerade Örebro—Krylbo-banan och den redan befintliga Örebro—Köpingsbanan, nemligen förbindelsen vid Ullersäter station.

Jag tillåter mig hänvisa till sidan 19 i Kongl. Maj:ts proposition eller sidan 9 i statsutskottets förevarande betänkande. Der anföres öfverst å sidan 9 i detta betänkande posten 200,000 kronor såsom en post, med hvilken kostnaden för Ullersäterslinien skulle komma att ökas. Förut är anförd siffran 1,872,000 kronor — på midten af sidan 9 finna herrarne denna siffra — och läggas så dertill dessa 200,000 kronor samt de 135,000 kronor, som ansågos nödiga för att få ett spår från Örebro—Frövibanån nedåt Skebäck, för den händelse man ej köper den egendom, som Örebro—Köpings jernväg eger inom Örebro stad, så kommer man till den af jernvägsstyrelsen anförda slutsumma af 2,207,000 kronor. I min motion har jag utgått just från denna slutsiffra 2,207,000 kronor; derifrån har jag dragit först 135,000 kronor för den enligt mitt förslag obehöfliga banan till Skebäck och vidare 20,000 kronor för en vägöfvergång, som ej heller skulle behövas enligt mitt förslag, och så kommer jag till summan 2,052,000 kronor. Herrarne i Andra Kammaren torde sålunda ganska lätt finna, att jag ej glömt bort dessa 200,000 kronor.

En annan fråga, i hvilken råder meningsskiljaktighet mellan mig och statsutskottet, är frågan om nettoinkomsten på linien Örebro—Frövi—Spånga. Jag har emot jernvägsstyrelsen och herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet anført, att man ej bör beräkna affärens rentabilitet efter blott de tre sista åren, utan bör gå tillbaka något längre tid för att få en säker utgångspunkt; och jag

har vidare med officiella siffror — eller med siffror, som jag beräknat ur officiella siffror — visat, att de tre sista åren hafva för statens jernvägar varit synnerligen vinstgivande, jemfördt med de närmast föregående åren. Klokheten synes därför bjuda, att man i stället för att taga *tre års* rentabilitet som utgångspunkt för beräkningen tager rentabiliteten under *tio år*. Jag föreställer mig också, att det ej skall förefalla herrarne i denna kammare orimligt, att man på detta sätt begär att få till grund för beräkningarne lägga en erfarenhet under tio år i stället för tre år — och dessa tre år de bästa i statens jernvägars historia. — Jag har för detta mitt yrkande anført äfven ett särskildt skäl, nemligen det, att man just nu här i vårt land liksom i England har att motse stigande arbetslöner och dessutom stigande kolpriser. När man vet, att kolpriser och arbetspriser befinna sig i stigande, är det då skäl att taga de tre sista, så vinstgivande åren till utgångspunkt för sina beräkningar? — Hvad har statsutskottet svarat härpå? Endast att jag anmärkt, att driftkostnaden »borde sättas betydligt högre». Man har försigtigtvis aktat sig att tala något om de tio åren. Det förefaller ju också vara ganska lämpligt detta, att, när man nödvändigt vill ha fram ett visst alternativ, man talar så litet som möjligt om innebörden af de skäl, jag anført för min motion.

Nettoinkomsten på statens jernvägar söder om Storvik utgjorde år 1897 47 procent af bruttoinkomsten, men medeltalet af denna nettoinkomst för åren 1888—1897 är icke fullt 38 procent. Hvad särskildt linjen Storvik—Krylbo beträffar, så utgjorde nettoinkomsten der under perioden 1886—1895 endast 27 $\frac{1}{2}$ procent af bruttoinkomsten. Det vill synas, som vore dessa siffror dock förtjenta af ett visst afseende, när det gäller att beräkna nettoinkomsten af den jernväg, som här är i fråga.

Det är sant, att Örebro—Köpings jernväg haft mycket större nettoinkomst — eller mindre driftkostnad, som är detsamma — men så har varit fallet med de enskilda jernvägarne i allmänhet. Det beror på något förhållande, som ingen kan utreda, att det alltid blir dyrare för staten än för ett enskildt bolag att trafikera en bana, och jag har äfven framhållit i min motion — såsom ett faktiskt förhållande, som ej af någon kan jäfvas — att utgifterna på Örebro—Frövi-banan äro exceptionelt små i förhållande till hvad vanligen är fallet vid statens jernvägar.

Ja, sedan kommer frågan om Örebro—Svartå jernväg och det mycket invecklade kontraktet angående trafiken på denna bana, som skulle följa med köpet af Örebro—Frövi-banan. Så vidt jag kan förstå, är det för staten fullkomligt omöjligt att med fördel öfvertaga detta trafikkontrakt. Jernvägsstyrelsen ger på denna punkt ett minimum af utredningar; och dock synes mig detta vara en punkt, som *förtjenar* utredning, därför att detta kontrakt, så vidt jag kan förstå och kunnat genom samtal med erfarna män utröna; temligen säkert kommer att föranleda jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t att föreslå och förmodligen äfven Riksdagen att besluta inköp af denna bana. Det låter kanske främmande för herrarne just nu, emedan det gäller en så pass aflägsen sak och som därför ej skulle passa att draga fram som en konsekvens af det beslut, hvarom nu är fråga,

Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.
(Forts.)

Angående fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Örebro m. m. (Forts.)

nemligen om inköp af Örebro—Frövi-banan. Det fins emellertid i detta trafikkontrakt en punkt, som synes mig visa, att det kommer att gå just så; och det är punkten om den ersättning, som trafikanten af banan enligt kontraktet eger få för de kostnader, han nedlägger på banan, underhåll af materiel och nyanskaffning m. m. Denna ersättning skulle nemligen utgå i C-aktier i Örebro—Svartå jernväg, och jag tror, att jag icke säger för mycket, då jag anser, att dessa C-aktier kunna föras inom marginalen i rikshufvudboken. Jag tror, att de komma att ha bra litet värde, så vida icke staten såsom innehafvare af dessa C-aktier köper jernvägen — då kan förhållandet blifva ett annat.

I min stad anser man också, såsom jag tror, ganska allmänt, att detta köp kommer att följa med köpet af Örebro—Frövi-banan. Jag är angelägen att frambålla detta, enär man privatim från många håll sagt mig, att jag här talar i egen sak, eller i en sak, som rör min egen stads fördel. Ja, det är mycket sant, att Örebro stad — tack vare det underliga förhållandet, att staten ej skall skatta för inkomst af jernvägar — kommer att genom detta köp gå miste om de kommunalutskylder, som Örebro—Köpings jernväg nu betalar till Örebro stad. Men å andra sidan kommer staden i följd af köpet att slippa betala ut 50,000 kronor för Örebro—Ullersätersbanans anläggning samt dessutom att återfå det kapital, som staden tecknat i Örebro—Svartå jernväg, eller 100,000 kronor. Vi räkna därför i Örebro helt enkelt så: kommer köpet till stånd, få vi småningom 150,000 kronor inbesparade; kommer köpet icke till stånd, få vi kanske in 9,000 kronor årligen i kommunalutskylder. Nu är det visserligen sant, att 9,000 kronor är mera än räntan på 150,000 kronor; men skillnaden är dock icke större, än att man för inbesparingen af 150,000 kronor kan utan svårighet offra dessa kommunalutskylder. För Örebro stad är sålunda denna fråga i detta hänseende icke så vigtig, som herrarne måhända allmänt föreställa sig.

Jag öfvergår så till frågan om konkurrensen mellan den föreslagna nya jernvägen och den redan befintliga Örebro—Frövi-banan, hvarom anföres åtskilligt i jernvägsstyrelsens betänkande likasom i herr statsrådets yttrande till statsrådsprotokollet och i statsutskottets betänkande. Jag har icke lyckats förstå, hvori denna konkurrens egentligen skulle bestå. Jag har visat i min motion, att jernvägarne gå fram på hvar sin sida om Väringen och Käglan och icke mellan sig hafva något afsevärdt trafikområde. På den lilla biten söder om Väringen kan konkurrensen icke spela någon nämnvärd rol. Hur är det då med trafiken på aflägsnare orter? Örebro—Krylbo jernväg är ju beslutad för att skapa en gen förbindelse mellan norra samt mellersta och södra Sverige. Den trafiken kommer gifvetvis, om Riksdagens beslut vidhålles, att gå på Örebro—Krylbo-banan öfver Ullersäter. Köping—Hults jernväg är byggd för eller har åtminstone på senare tid tjänat till att i förbindelse med Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg förmedla trafiken mellan Örebro och trakten deromkring samt Stockholm och trakten deromkring. Denna trafik kommer att, om Riksdagens beslut får ega bestånd, fortsätta på samma väg öfver Örebro—Frövi—Vesterås till Stockholm. Hvar fin-

nes då den konkurrens, som skulle vara så besvärlig och som man vill undvika?

Så är det en punkt, som statsutskottet har förbigått — och jag undrar ej derpå —; det är frågan om förbindelsespåret vid Frövi. Det har anförts, att den andel i Frövi station, som nu skulle vinnas, utöfver hvad Örebro—Köpings jernväg eger vid stationen, är värderad till 82,000 kronor, hvilken siffra man fått genom att sammanslå kostnaderna för alla de arbeten, som nedlagts på området deromkring — bergsprängningar och fyllningar m. m. Så mycket är denna andel värd, säger man, och den får man gratis. Men vilkoret härför är, att man betalar ut ungefär 98,200 kronor och dessutom kostar på 16,800 kronor, så att summan blir 115,000 kronor. För denna summa, 115,000 kronor, får man sålunda »gratis» hvad som är värderadt till 82,000 kronor. Och dertill kommer, att denna värdering af Frövi—Ludvika-banans andel i stationen till 82,000 kronor kanske ändock till sist är något för hög. Hvarför har man behöft vid Frövi station förvärfva ett så stort område, att arbetena derpå kunna uppskattas till 82,000 kronor? Jo, därför att vid Frövi stöter till en annan jernväg med liflig trafik, som gör en stor stationsplan nödvändig. Men för de 115,000 kronor, som staten skulle kosta på, bereder den sig den måttliga fördelen att få ett spår, genom hvilket den andra jernvägens trafik *icke* kommer att gå in å statens jernväg vid Frövi — de stora tågen från Lindetrakten komma helt enkelt att gå förbi Frövi utan att bereda staten någon fördel. Således — först och främst äro de 115,000 kronorna försvunna ur statens kassa, och för det andra äro de 82,000 kronor, hvartill stationsandelen värderats, ej så mycket värda, emedan den hufvudsakliga trafik, som nu går in till stationen, derefter skulle gå förbi densamma. Jag undrar ej på, att statsutskottet förbigått detta.

Så är det de enskilda intressena, som af mig berörts. Statsutskottet fäster intet afseende vid dem. Först ha vi Näsby kommun, hvars namn herrarne känna från en debatt här i kammaren för två år sedan, då det var fråga om kommunalskatten och det då blef påpekadt, huru illa denna kommun skulle råka ut, om staten köpte denna jernväg, som nu till Näsby kommun betalar så dryga afgifter. Förhållandet torde kunna betecknas så, att denna kommun skulle få fördubblade kommunalutskylder genom den stora lyckan att få staten till egare af den jernväg, som redan nu fyller kommunens behof fullständigt. — Jag har också i min motion berört Glanshammar-intresset. Glanshammar är en ganska bördig bygd, nordost om Örebro, genom hvilken den af Riksdagen beslutade jernvägen skulle komma att gå. Denna kommun blir utan jernväg, om man skulle följa Kongl. Maj:ts nådiga förslag till denna Riksdag. — Jag har också talat om trafikanterna på jernvägen mellan Örebro och Stockholm. Jag tror icke, att det skall gå så synnerligen lätt att ordna trafiken på samma beqväm sätt, som nu är fallet, då det blir tre egare till jernvägen mellan Örebro och Stockholm och då den ena af dessa är staten, som alltid har vissa svårigheter att träffa öfverenskommelser med enskilda jernvägsegare. — Slutligen har jag också framhållit, hurusom Stockholm—Vesterås—Bergslagernas jernväg, derest det af

*Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.
(Forts.)*

Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.
(Forts.)

Kongl. Maj:t föreslagna köpet kommer till stånd, förmodligen skall lida förlust, derigenom att den trafik, som nu går från Örebro till Stockholm och tvärt om norr om Mälaren, till stor del eller kanske helt och hållet kommer att gå söder om Mälaren; ty detta är väl ändock den reelaste fördelen af att staten blir ensam egare till Örebro station, att staten kan sköta trafiken mellan Örebro och Stockholm på hvad sätt den finner för godt. Jag har visserligen hört försäkras, att jernvägsstyrelsen icke vill Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg något ondt och att icke heller regeringen vill det. Men det är *nu*, som det går att försäkra detta; om några år skall man deremot finna det ganska naturligt, att det vore klokare för staten att draga trafiken söder om Mälaren och derigenom bevara densamma helt och hållet åt statsbanan, och på det sättet få en ökad inkomst af 90,000 kronor om året, enligt hvad jag fått uppgifvet för mig. Jag har också hört somliga säga, att det ju är ganska fördelaktigt, att staten får sådana inkomster. Men, mina herrar, är det staten värdigt att på ett dylikt sätt begagna det öfvertag, som den har i konkurrensen med de enskilda jernvägarne, är det staten värdigt att draga ifrån ett enskildt bolag den inkomst, som detta bolag har arbetat sig upp till genom att väl sörja för trafikanternas behof? Efter min mening får staten visserligen drifva affärer, äfven jernvägsaffärer, men den bör hålla synnerligen strängt på den måttfullhet, som äfven bland enskilda anses nödig af hänsyn till andras berättigade intressen.

Vidare kommer jag till frågan om arbetskraften. Regeringen har halft i förbigående erinrat om, att det åtgår flera arbetare, om man skall bygga en ny jernväg, än om man köper en redan färdig. Jag tror icke, att man i herr statsrådet och chefens för civildepartementet yttrande kan finna denna fråga framhållen såsom väsentlig, men i statsutskottets utlåtande säges: »Härjemte bör ock vid den i närvarande tid knappa tillgången på arbetskrafter uppmärksammas, att genom Krylbobanans framdragande öfver Ullersäter gifvetvis större anspråk skulle ställas på arbetsmarknaden än genom bifall till det af Kongl. Maj:t föreslagna alternativet.» Det är en skärpning i det motiv, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet i förbigående framhållit. Jag har i min motion försökt att uträkna, huru stor denna vinst af arbetskraft skulle blifva. Denna sak är vanskelig att gifva sig in på, men en metod är dock den, som jag använt. Man ställer upp kostnaderna för arbetet i det ena fallet och kostnaderna för arbetet i det andra fallet, och sedan ser man till, hvilken skilnaden blir för kostnaderna af de tvenne arbetena, och man kan naturligtvis med ledning af detta beräkna, huru pass stor skilnaden skulle blifva i afseende å den arbetskraft, som göres ledig. Enligt Frövalternativet skulle efter mina beräkningar anläggningskostnaderna, om jag drager ifrån de 775,000 kronorna för utläggning af ett dubbelspår, utgöra omkring 1,000,000 kronor, och enligt det andra alternativet skulle arbetet utföras för en kostnad af omkring 2,000,000 kronor. Det är mig sagdt, men jag får icke citera källan, att man anser, att denna jernvägsbit från Spånga till Örebro kan göras färdig på två månader, och att dessa skulle infalla på hösten

år 1900. Är detta riktigt, så är också dermed visadt, huru liten rol arbetarefrågan spelar i afseende å valet mellan dessa båda jernvägsalternativ.

Jag kommer slutligen till hufvudargumentet i statsutskottets betänkande. Utskottet säger på sid. 20: »Af största betydelse vid afgörandet af denna fråga anser utskottet emellertid vara, att det ur nationalekonomisk synpunkt måste befinnas mindre riktigt att anlägga en ny bana, då trafiken i fråga kan fullt ut besörjas genom anlåtande af en redan befintlig. En sådan användning af landets kapitaltillgångar synes utskottet icke kunna rätt försvaras».

Ja, det synes mig dock vara både nationalekonomiskt riktigt och försvarligt att så göra, om det finnes något för landet bärande intresse, som dermed tillgodoses. Jag har med stöd af generalstabschefen anført ett verkligt bärande intresse, man kan ju kalla det för ett strategiskt. Generalstabschefen visar, att det är önskvärdt, att det finnes två förbindelseleder mellan Örebro och trakten omkring Frövi, om man skall lätt kunna begagna de jernvägsresurser, som finnas sydvest om Örebro, och dem, som finnas nordost om Frövi. Derför har också generalstabschefen förordat anläggandet af Ullersätterslinien. Då förelåg icke frågan om en dubbelspårig bana mellan Örebro och Frövi, eljest hade väl generalstabschefen framhållit, att detta vore ett annat sätt att lösa frågan, ty så vidt jag förstår saken, tillgodoses äfven på det sättet de militära intressena. När regeringen år 1897 framlade förslag om Örebro—Krylboanans anläggande, hade den funnit lämpligt att som ett stöd för detta sitt förslag anförda ett yttrande, som inforrats af generalstabschefen; det återfinnes i Kongl. Maj:ts proposition till 1897 års Riksdag. Hvarför har regeringen icke äfven detta år gifvit generalstabschefen tillfälle att yttra sig om regeringens framställning till Riksdagen, eller om regeringen, fastän jag icke kunnat höra det, beredt generalstabschefen tillfälle att yttra sig i denna fråga, hvarför har icke regeringen i sin proposition framlagt det af generalstabschefen inforrade utlåtandet? Och om detta utlåtande är så litet värdt år 1899, hvarför anfördes det då år 1897? När man vill få fram en jernväg, begär man, att generalstabschefen skall yttra sig, om man tror, att han skall tala för jernvägen, men om man tror, att han skall tala mot den, får han icke veta, att något dylikt är före. Det har väckt min stora förvåning, att herr statsrådet och chefen för kongl. landtförsvarsdepartementet kunnat för sin del instämma i detta förslag, och jag beklagar, att han icke är här i dag närvarande, då jag skulle vilja säga några andra saker, som jag hoppas skulle hafva uppfordrat honom att yttra sig i denna fråga. För mina öron låter det som ett hån, när herr statsrådet och chefen för civildepartementet säger på sidan 16, att det *vid behof* skulle vara ganska lätt att lägga detta spår, som behöfdes för att man skulle få den dubbla förbindelsen mellan Örebro och Frövi. Hvad menas väl med detta »vid behof»? Statsutskottet följer regeringen i denna del och säger, att utskottet för sin del icke kan finna, att, åtminstone för den närmaste framtiden, behöfvet af denna dubbla förbindelse är ådagalagdt. På hvad sätt skulle det behöfvet kunna framträda och göra sig gällande under

Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.
(Forts.)

Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.

nuvarande fredstider. Det är ju ett behof, som enligt generalstabschefens utlåtande skulle göra sig gällande i nödens stund, när man t. ex. behöfde hastigt göra truppöflyttningar från vestra och sydvestra Sverige upp till gränsen mellan Upland och Vestmanland.

(Forts.)

Det synes mig också vara klart, att vid blifvande krigstillfällen skulle detta vara ganska viktiga truppöflyttningar. Enligt herr statsrådet och chefens för civildepartementet mening skulle man således vid behof ganska lätt kunna lägga ut ett spår. Om herr statsrådet med behof menar detsamma som jag, skulle det betyda, när dessa truppöflyttningar skulle behöfva ega rum. Det skulle vara af intresse att höra, om också herr statsrådet och chefen för kongl. landtförsvarsdepartementet anser, att detta spår vid behof ganska lätt kan utläggas.

Jag har ännu en liten punkt, som jag vill anföra. I köpet af Örebro—Frövi-banan ingår också köpet af 113 personer, som skulle öfvergå från den enskilda jernvägens tjenst till statstjenst. För dessa ställa sig framtidsutsigterna genom köpet ganska bekymmersamma. Så t. ex. skulle de, som nu äro mellan 30 och 40 år, få synnerligen svåra pensionsvilkor. Det ser ut, som om personer, hvilka vid köpet äro 38 å 40 år och förut tjenstgjort i bolagets tjenst i 20 års tid, skulle efter ytterligare 20 år i statens jernvägars tjenst endast erhålla 40 procent af sina löner i pension, och härvid tillåter jag mig att framhålla såsom en möjlighet, att dessa personers löner kanske komma att nedsättas något, när de inträda i statens tjenst. Hvad detta betyder, synes mig framgå af en jemförelse mellan dessa personers ställning och deras ställning, som för närvarande tjena hos statens jernvägar. Dessa äro nemligen efter lika många tjensteår, vid 57 eller 60 lefnadsår, berättigade till 80 procent af sin lön i pension. Jag beklagar, att icke statsutskottet, när det behandlade denna fråga, fann tillfälle att behjerta dessa mäns efter min mening ganska bekymmersamma ställning. Dertill komma vidare svårigheter för dem, som vid köpet äro för gamla för att vinna inträde i statsjernvägarnes pensionskassa, om de icke tjena kvar vid statsbanan till 65 års ålder, då de skulle vara berättigade att erhålla den lifränta, som Kongl. Maj:t har föreslagit. Om dessa personer i det enskilda bolagets tjenst före 65 års ålder blifva urståndsatta att arbeta, hafva de rätt att erhålla pension, men om nu staten köper en lifränta, som utfaller först vid 65 års ålder, huru skall det då gå med dessa personer, om de före 65 års ålder upphöra att vara arbetsföra?

Jag vill, herr talman, på grund af hvad jag nu har anfört, yrka bifall till min motion och afslag å utskottets hemställan.

Häruti instämde herr Gustafsson.

Herr Nordström i Stockholm: Frågan om inköp af bandelen Frövi—Örebro är icke ny, den var före år 1897. Frågan om köpet grundade sig då på ett köpeanbud å 3,500,000 kronor. Den ärade motionären har en misskrifning, i det han nämner, att det äfven då var fråga om 3,000,000 kronor. Äfven då förekom uti köpetransaktionen en summa af 160,000 kronor; förhållandet var nemligen det, att

Köping—Hults bolag, som då egde banan, hade lånat af staten, och var skyldigt att återbetala lånet till staten, när banan öfvergick i andras ego. Sådant inträffade under den tid, då underhandlingar pågingo, i det Köping—Hult-bolaget öfverlät sin bana å bolaget Köping—Örebro. Kongl. Maj:t ansåg emellertid, att underhandlingarna då borde afbrytas, enär jernvägsstyrelsen var af den meningen, att man icke borde betala mer än 3,160,000 kronor. Så var det tyst med saken tills vidare. I slutet af förra året — jag kommer icke ihåg datum — ingick på grund af nådig föreskrift jernvägsstyrelsen med förslag till färdigbyggande af linien Spånga—Ullersäter—Örebro. Efter det att detta hade skett, fick emellertid jernvägsstyrelsen höra, att Köping—Örebro-bolaget vore villigt att sälja banan för det år 1897 af jernvägsstyrelsen ifrågasatta priset eller 3,160,000 kronor. Naturligtvis var det jernvägsstyrelsens skyldighet att derom göra anmälan hos Kongl. Maj:t; och styrelsen fick då bemyndigande att underhandla med bolaget på basis af sagda pris.

*Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.
(Forts.)*

Emellertid framstälde Örebro—Köpings jernvägsbolag vid dessa underhandlingar ytterligare en fordran, nemligen på ett förbindelse-spår vid Frövi station, på hvilket den betydande malmtrafiken skulle kunna föras från Grängesberg till Oxelösund, utan att de stora malmtägen behöfde gå in på, vexla och rangeras vid Frövi station.

Nu kan man fråga sig: hvad ha vi för fördel att inlåta oss på denna affär?

För att utreda denna sak har man sökt göra så noggranna beräkningar som möjligt öfver kostnaderna och dervid för fullständighetens skull upptagit en siffra, nemligen 50,000 kronor i s. k. ränteförlust, hvilket belopp den ärade motionären upptagit såsom hörande till det egentliga inköpspriset, medan detta i sjelfva verket uppgår till 3,160,000 kronor, ehuru bland utgifterna i öfrigt för affären dessutom förekommer en del andra saker.

Hvilka fördelar skulle emellertid vinnas? Jo, för det första förvärfvar man bolagets område i Örebro jemte bibanan till Skebäck — hvilken senare är synnerligen värdefull för den tilltänkta centralverkstaden vid Alnängarna. Derigenom, att man blir ensam herre öfver Örebro station, kan man der med större lätthet vidtaga en mängd anordningar, hvilka utan tvifvel med den ökade trafiken i framtiden lära blifva nödvändiga, såsom t. ex. ändring och utvidgning af stationens spårsystem, flyttning af magasin etc. — saker, som emellertid äro så pass detaljerade, att det icke är lämpligt, att jag här vidare inlåter mig på dem, helst som jag möjligen ur minnet skulle kunna säga något, som icke vore fullt korrekt. — Örebro stations utvidgning skulle alltså gifvetvis, derest icke förenämnda område nu förvärfvades, komma att i framtiden förorsaka vida större omkostnader än nu för staten genom egendomsvärdenas stegring och så vidare.

Vidare skulle staten äfven blifva herre på Frövi station. Den ärade motionären har förvänat sig öfver, att man der behöfde en så stor station. Det ifrågasattes emellertid, som bekant, i fråga om banan Ullersäter—Örebro att anlägga en station vid Ullersäter för en kostnad af 200,000 kronor — och det är en ganska stor kostnad. Det visar sig således, att man äfven i detta fall ansett en mera

Angående fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Örebro m. m. (Forts.) betydande station erforderlig vid föreningspunkten emellan de från Krylbo och Stockholm kommande banorna.

Vidare måste med afseende på sträckningen Örebro—Frövi rentabiliteten blifva mycket större — detta enligt beräkningar, som verkstälts inom jernvägsstyrelsen. Man utgick dervid från de tre senaste årens trafikinkomster och lade dem till grund för denna beräkning. Men för att få resultatet så tillförlitligt som möjligt, reducerade man på kontrollkontoret dessa inkomster till hvad de skulle hafva utgjort, derest staten egt banan. Derigenom kommo inkomsterna att upptagas till ett belopp, som med 15 proc. understeg hvad de i verkligheten utgjort. Icke desto mindre visade det sig, att staten skulle kunna beräkna en afkastning af 4 proc. å utgifterna för köpet, såväl köpeskillingen som öfriga omkostnader för bandelens förvärfvande och förbättrande.

Motionären har ansett, att en del af de omkostnader, som af styrelsen förts på bandelens underhåll, rätteligen bort ingå i kostnaden för förvärfvet af densamma. Banan underkastades en noggrann inspektion af dåvarande öfverdirektören, numera öfveringenjören Sundberg, och han kom till den åsigt, att, för att bandelen Örebro—Frövi skulle blifva fullt statsbanemässig, d. v. s. komma i förstklassigt skick, vissa åtgärder behöfde omedelbart vidtagas; dit hörde bland annat utbytande af äldre mer eller mindre redan förslitna räler mot den nya sorts räler, som hädanefter skall användas på statsbanorna, åtminstone tills vidare söder om Ånge, nemligen 40 kilogramms räler, vidare förstärkande af befintliga broar med mera; och beräknades kostnaden för dessa arbeten till 237,500 kronor. Dertill kom en del utgifter för andra förbättringar, hvilka voro önskvärda, men som man kunde efter hand och så småningom verkställa, hvarför man också ansåg sig kunna uppföra kostnaderna för dessa bland underhållskostnaderna. Och så kom man att dit räkna dessa 241,000 kronor. Jag vill för öfrigt påpeka, att, äfven om Ullersäterlinien komme till stånd, den naturligtvis skulle kräfva underhåll.

Nu kan man svara: Det blefve ju en ny bana; den kunde icke kosta så mycket i underhåll de första åren som de här beräknade 241,000 kronor. Det är mycket riktigt; det kan man nog säga. Men erfarenheten från andra statsbanebyggnader ger vid handen, att, huru noggrant man än sökt inrätta banan på ett fullt trafikmessigt sätt, det dock alltid kommer en liten eftersläng, som faller på underhållet de närmaste åren. Jag tror därför, att i detta afseende det kan vara hugget som stucket i fråga om de båda alternativa banorna.

Det ligger i sakens natur, att det af jernvägsstyrelsen förordade alternativet med större sannolikhet kommer att bereda staten inkomster än det andra. Detta framgår af en jemförelse. På banan Krylbo—Ullersäter—Örebro skulle hufvudsakligen eudast den trafikquantitet gå, som kommer norrifrån och från orten omkring banan; vi kunna kalla denna quantitet A. På Krylbo—Frövi—Örebro-banan skulle i det närmaste samma quantitet A komma att gå, men derjemte en annan quantitet B, som kommer från öster, från Stockholm—Vesterås—Bergslags-banan med dess tillflöden: Frövi—Ludvika, Nora—Karlskoga, Sala—Tillberga, Tillberga—Kärrgrufvan o. s. v. Denna

kvantitet B kommer således här till. Det kan väl hända, att kvantiteten B icke blir så stor som den godsmängd, hvilken nu går från Frövi-sträckan, men det blir ändå en väsentligen större godstrafik, som kommer att gå på Frövi—Örebro än på Ullersäter—Örebro-linien. Således är det större sannolikhet för, att den förra banan skall blifva mera räntebärande än den senare.

*Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.
(Forts.)*

Vidare är Frövi—Örebro-banan ur trafikekonomisk synpunkt fördelaktigare. Den har, såsom jernvägs mannen säger, en tracé, som är utmärkt, d. v. s. det förekommer endast små stigningar — ingen stigning öfver 1:250 — ej heller några starka kurvor, utan banan ligger nästan horisontelt och rak. Trafikkostnaderna på en sådan bana som denna blifva mycket mindre, än hvad fallet är med afseende på den andra af de alternativa banorna, der det t. ex. vid passerandet af Käglans skogs- och bergstrakter äfvensom på andra ställen skulle uppkomma lutningar på 1:100 på flere kilometer långa sträckor och ej obetydliga kurvor. Derfor är icke denna bana så fördelaktig, trafikkostnaden skulle der ställa sig jmförelsevis högre. Alltså är Frövi—Örebro-banan, som sagdt, trafikekonomiskt bättre.

Det ena med det andra har gjort, att jernvägsstyrelsen, som icke kunde anse den begärda köpesumman för hög, icke tvekade att hemställa till Kongl. Maj:t om inköp af banan Örebro—Frövi för detta pris äfven med de uppoffringar, som skulle komma till utöfver de af bolaget begärda 3,160,000 kronor.

När nu detta styrelsens utlåtande var i det närmaste färdigt och skulle afgå till Kongl. Maj:t, kom till styrelsens kännedom, att bolaget var villigt att i och för sig sälja sitt förberörda område i Örebro. Styrelsen gjorde då genast anmälan derom hos Kongl. Maj:t, men erhöll icke något uppdrag att underhandla med bolaget på denna basis. Frågan har emellertid, såsom herrarne kunna finna, blifvit i vederbörlig ordning anmäld hos Kongl. Maj:t.

Det lider intet tvivel, att äfven en sådan åtgärd som den af motionären föreslagna i och för sig skulle vara mycket bra, derest det icke vore bättre att köpa banan i dess helhet.

Den ärade motionären uttalade någon fruktan för, att trafiken på Stockholm skulle lida men derigenom, att staten nu komme att öfvertaga Örebro—Frövi-banan; och han sade, att sådana saker måste skötas med tillnötesgående. Jag är fullkomligt ense med den ärade motionären deri, att sådana saker måste skötas med tillmötesgående, och anser, att kommunikationsanstalterna, enkanneligen statens, äro pligtiga att se till, att landets industriidkare och jordbrukare, ja, med ett ord trafikanter få det så väl stäldt som möjligt i afseende på kommunikationer — naturligtvis med vederbörlig hänsyn till statens jernvägars ekonomi. Den ärade motionären kan därför vara lugn för, att jernvägsstyrelsen, i hvad på den ankommer, skall söka ställa förbindelserna mellan Stockholm och Örebro lika fördelaktigt som hittills. Det kan väl hända — det vill jag icke fördölja — att det kan blifva en prisförhöjning på grund af gällande samtrafiksafalt. Men det är en sak, som icke kan undvikas. Och det kan ju hända, att vid en revision af samtrafiksafaltalen i framtiden andra förhållanden kunna inträda i detta afseende.

Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.
(Forts.)

Den ärade motionären talade också om arbetsmarknaden och sade, att det antydts, att, i händelse man valde Frövi-linien, mindre folk skulle tagas i anspråk och dragas bort från annat nyttigt arbete — ehuru han för sin del ej tycktes hylla denna åsigt.

Ja, det är nog verkligen ett faktum, att så skulle blifva förhållandet. För närvarande användas vid jernvägsbyggnader ungefär 40 man per bankilometer. Det skulle således på linien Spånga—Frövi blifva 200 man, som toges i anspråk, under det att, derest man skulle nybygga hela sträckan till Örebro via Ullersäter, omkring 1,400 man skulle blifva sysselsatta. Det är således en skilnad på 1,200 arbetare i det ena och det andra fallet. Således blefve det ett ej oväsentligt antal arbetare lediga, om det kongl. förslaget ginge igenom.

Skulle inköpet ske, har öfveringenjören sagt, att han tror, att bandelen Spånga—Frövi skulle vara färdigbyggd i augusti 1900 — det är ju en sak, som man ej kan exakt bestämma, men så der omkring. Och derigenom skulle, när byggandet af Bohusläns-banan komme att med full fart börjas, dessa lediga arbetskrafter der kunna användas, utan att man behöfde taga andra från annat håll. Det bör således äfven i detta afseende blifva en lättnad.

Den ärade motionären sade vidare, att man skulle köpa folk. Ja, jernvägsstyrelsen har en dyrköpt erfarenhet af hvad det vill säga att öfvertaga folk, och derför har den ordnat det så, att för dem, som icke kunna följa med och öfvergå i statens tjänst, får det gamla bolaget draga försorg. För dem, som äro så gamla, att de, derest de öfvergå i statens tjänst, dock icke kunna uppnå pension enligt statens jernvägars pensionsreglemente, skulle inköpas lifräntor till samma belopp som de pensioner, hvilka bruka utdelas af Köping—Örebro-bolaget. Detta bolag har icke någon pensionskassa, utan gifver visst belopp i pension, och detta belopp — hvars storlek jag icke törs angifva till siffran — står på grund af häfd i ett visst förhållande till personalens aflöning. Genom inköp af lifräntor skulle nu tillförsäkras vissa af personalen en lika stor summa som detta belopp. De öfriga, som icke uppnått högre ålder, än att de hade utsigt att kunna erhålla pension vid statens jernvägar, skulle beredas tillfälle att ingå i statens jernvägstrafiks pensionsinrättning. Man bar således för dessa personer sörjt ganska hyggligt och ordentligt, vida bättre för öfrigt, än förhållandet var, när vestkustbanan inköptes.

Man har således bjudit till att åstadkomma en så fullständig utredning som möjligt, och derigenom har en massa siffror kommit till, som kunna vara svåra att hålla reda på. Kanhända ha också de personer, som hållit på med utarbetandet af denna sak och för hvilka dessa siffror äro klara, icke kommit att gruppera dem så lättfattligt, som varit af nöden, för att deras innebörd skulle blifva tydlig för personer, som äro med saken alldeles obekanta.

Den ärade motionären nämnde också, att Svartå-banan var en svag punkt. Ja, det är mycket sant, att det är en svag punkt. Men äfven då frågan om banans inköp förra gången var uppe, hade Svartå-kontraktet kommit med, ty kontraktet är af 1895, fastän banan icke kom i gång förr än 1897. Man har således en

ganska liten erfarenhet af densamma, och någon utredning har icke kunnat göras, då man saknat material för en sådan. Man vet endast, att banan byggdes på entreprenad af kapten Borgström under kontroll af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och det har visat sig, att ingen anledning finnes för antagandet, att denna bana skulle vara sämre än andra på entreprenad i Sverige byggda banor. De personer för öfrigt, som upprättade kontraktet angående trafikeringen mellan nämnda bana och Köping—Hult-jernvägen, vore de mest erfarna jernvägs-trafikkännare i Sverige. Den man, som i detta hänseende brukar åberopas som en auktoritet, var då själen i Köping—Hult-bolaget, liksom han fortfarande är det i Köping—Örebrobolaget. Har han nu kunnat upprätta detta kontrakt för det bolag, han representerade, tror jag man kan vara lugn för, att det icke är så farligt.

*Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.
(Forts.)*

Det är nog sant, att när staten skall komma att trafikera banan, kommer man att ställa större fordringar på trafiken, det vill jag visst icke förneka. Men å andra sidan går denna bana fram genom en trakt med stor trafikmängd, — om jag får begagna det uttrycket — och sammanbinder vestra stambanan med Örebro; antagligt nog kommer ock trafiken, då den blifvit fullständigt ordnad, att årligen ge mera, än den nu gör. I det afseendet tror jag således icke man har något särskildt att frukta. Derigenom att staten blir egare till Svartå—Örebro-bolagets C-aktier, får staten på denna bana ett inflytande af annan sort än det, som trafikkontraktet medför. Skulle i framtiden man finna anledning att köpa banan, är staten redan egare af den del af banan, hvilken tillfallit staten genom dessa aktier.

Jag tror därför icke det ställer sig så farligt, hvadan jag icke hyser någon tvekan mot att här yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Schenström: Herr talman! Då Örebro—Köpings jernvägs aktiebolag nu erbjudit staten, som behöfver förvärfva bolagets fasta egendom i Örebro jemte bibanan till Skebäck och lastplatsen vid Svartån, att köpa denna egendom utan att på samma gång tillhandla sig bandelen Frövi—Örebro, hafva väl förhållandena i detta hänseende, såsom herr Sahlén i sin motion utgår från, betydligt förändrats. Vidare kan, i fall Ullersäter-alternativet nu antages, för landets försvar år 1901 i stället för uti en obestämd framtid erhållas två själfständiga transportlinier norr och vester om Mälaren, hvilket ju anses vara af stor vikt, hvaremot Frövi-alternativet, som redan nu enligt kongl. jernvägsstyrelsens utlåtande komme att kosta omkring 1,300,000 kronor mera, än om banan droges öfver Ullersäter, behöfver för att tillfredställa omförmälda försvarsbehof, kompletteras med dubbla spår, hvilket åter beräknas att medföra en kostnad af omkring 775,000 kronor. Härtill kommer, att om banan från Spånga bygges enligt ursprungliga förslaget öfver Ullersäter, skadas icke stora privatekonomiska intressen, och olägenheter vållas icke för flere provinser genom sannolikt uppstående svårighet att ordna trafiken å linien Örebro—Köping—Vesterås—Stockholm.

På grund af dessa skäl, som synas mig giltiga nog, tillåter jag mig, herr talman, yrka afslag å Kongl. Maj:ts nådiga proposition och bifall till herr Sahléns motion i denna fråga.

Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet von Krusenstjerna:
Chefen för jernvägsstyrelsen har enligt min uppfattning fullständigt bemött motionärens anförande. Jag anhåller därför egentligen att få dröja vid de delar af hans anförande, deri han rigtade direkta angrepp mot mig.

(Forts.)

Dessa angrepp gingo derpå ut, om jag rätt uppfattade honom, att jag skulle hafva sökt förmå Riksdagen att frånträda sitt föregående beslut. Första gången frågan förelåg, skulle det nemligen gäلت byggandet af banan mellan Örebro och Krylbo, och jag skulle nu hafva sökt förmå Riksdagen att frånträda detta beslut.

Jag skulle vidare, yttrade han — och det var en anmärkning, som från hans håll förundrar mig — ha begagnat t. f. generalstabschefens auktoritet på det sätt, att när man ifrån honom vill hafva ett yttrande i en viss rigtning, då hör man honom, men finner man det olägligt, att han får tillfälle att göra sig hörd, då underlåter man att höra honom. Och han yttrade vidare, att den skildring, som återfinnes i den kongl. propositionen beträffande kostnaderna och fördelarne i fråga om den ena eller andra af linierna, skulle vara partisk.

Hvad nu såväl den första som den andra anmärkningen angår, så torde de kammarens herrar ledamöter, som voro närvarande vid 1897 års riksdag och togo kännedom om den af Kongl. Maj:t då framlagda propositionen om byggande utaf banan Örebro—Krylbo, erinna sig, att jag — hvilket också här finnes återgifvet i statsutskottets utlåtande på sid. 4 — när förslag om denna bana framlades, yttrade, »att goda skäl syntes hafva andragits för att staten, i stället för att från Spånga bygga ny jernväg öster om sjön Väringen, lämpligen borde bygga allenast linien Spånga—Frövi samt inköpa den del af Köping—Hults jernväg, som sträckte sig mellan Frövi och Örebro på vestra sidan af sagda sjö, men att, då Köping—Hults jernvägsaktiebolag icke voro skyldigt att på några förut bestämda vilkor till staten afstå allenast denna bandel och förty frågan om inlösen af densamma måste blifva beroende på de vilkor, för hvilka den kunde förvärfvas, samt bolaget ännu icke derom lemnat definitivt besked, det för det dåvarande icke syntes kunna föreslås annat än att draga fram linien från Spånga öster om Väringen till Örebro, dock att, derest antagligt saluanbud å linien Frövi—Örebro af bemälda bolag afgåfves, förändrad framställning i anledning deraf kunde till Riksdagen göras». Det finnes fullständigt återgifvet i statsutskottets redogörelse för den kongl. propositionen vid 1897 års riksdag.

Det var således för Riksdagens ledamöter, när de 1897 pröfvade frågan, ingalunda främmande, att, beträffande den slutliga delen af banan Örebro—Krylbo, det skulle hero på framdeles skeende utredning eller anbud från bolagets sida, huruvida en ny bana skulle byggas eller inköp af den redan befintliga bandelen skulle ske.

När chefen för generalstaben hördes öfver förslaget angående banan Örebro—Krylbo, förelades honom båda dessa alternativ — att köpa eller bygga helt och hållet nytt — och han uttalade sig då för det senare alternativet såsom enligt hans åsigt ur strategisk syn-

punkt det mest lämpliga. Han hade således båda dessa planer att välja mellan och han uttalade sig för den ena.

Fans det då något skäl för Kongl. Maj:t, när Kongl. Maj:t funnit det andra alternativet, som redan 1897 framlades för generalstabschefen, lämpligare, att nu å nyo höra honom deröfver? Kan det kallas att begagna sig af generalstabschefen på så sätt, att man hör honom, när man finner det lämpligt, men underlåter att höra honom, när man finner detta lämpligt?

Den ärade motionären yttrade vidare, att skildringen skulle vara partisk. Jag tror tvärtom, att Kongl. Maj:t bemödat sig om att för Riksdagen tydligt framlägga alla de kostnader, som äro förknippade med inköpet Örebro—Frövi bandelen, Jag lät mig angeläget vara att icke på något sätt öfverraska Riksdagen eller föra den bakom ljuset. För att icke göra mig skyldig till något sådant, infordrades därför på mitt initiativ yttrande ifrån jernvägsstyrelsen, hvilken afgaf ett fullständigt utlåtande öfver alla möjliga förbättringar, som denna bandel kunde behöfva undergå för att bli fullt statsbanemässig, och detta uttalande är framlagdt för Riksdagen. Något försök att måla den ena banan i en bättre färg än den andra tror jag därför icke med fog kan tillvitas Kongl. Maj:ts regering i detta fall.

I detta sammanhang vill jag erinra om en sak — som jag för öfrigt tror, att talaren på stockholmsbänken fäst uppmärksamheten på — nemligen att motionären klandrat regeringen för att den inte upptagit hela kompletteringskostnaden 500,000 kronor såsom nybyggnadskostnad, utan endast en del deraf, och utlemnat 241,000 kronor, enär denna senare summa kunde anses tillhöra underhållskostnaderna, såsom till reparationer o. d., hvilka först senare komme i fråga.

Om motionären vill lägga till dessa 241,000 kronor på Örebro-Frövi-alternativet, synes billigheten bjuda, att man lägger till ungefär samma summa äfven på Spånga—Ullersäter—Örebro-linien, ty äfven der komma sannerligen inom några år dylika kompletteringsarbeten att blifva behöfliga och skulle sålunda öka underhållskostnaden. Vill man då i stället lägga detta belopp på kompletteringskostnaden vid det ena alternativet, bör man göra det äfven vid det andra.

Den ärade motionären upptog ett af mig under förmiddagen i medkammaren fäldt yttrande af innehåll, att jag ansåge det belopp af 2,254,000 kronor, som motionären föreslagit Riksdagen att bevilja såsom slutsten i anslaget till Örebro—Krylbo-banan, vara otillräckligt och att motionären utlemnat en post å 200,000 kronor. Motionären yttrade nu, att han icke kunde förstå, huru jag kunde säga något sådant. Ja, jag skall då tillåta mig upplysa motionären, huru dermed sig förhåller. Motionären har tydligt utgått från det antagandet, att man blott hade att räkna, hvad banan Spånga—Ullersäter—Örebro kostar, och så lägga till dessa 200,000 kronor för Ullersäters station. Men motionären synes hafva helt och hållet förbiset, hvad han eljest kunnat af sidan 26 i Kongl. Maj:ts proposition finna anledning antaga, att de 6,800,000 kronor, som redan äro af Riksdagen beviljade för bansträckningen Örebro—Krylbo, icke räcka till för att komma fram ända till Spånga. Det är således ej nog att nu begära blott kostnaden för banan emellan Spånga och Örebro, utan det kommer

*Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.
(Forts).*

Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.
(Forts.)

att ytterligare behöfvas en del medel. Man har af Riksdagen begärt ett afrundadt anslag per år, men deraf följer icke, att man med dessa redan beviljade anslag kommer fram till Spånga. Det är visserligen sant således, att efter afdrag från hela det till Örebro—Krylbo-banan beräknade anslag, 9,054,000 kronor, af redan beviljade 6,800,000 kronor det återstår ett belopp af 2,254,000 kronor; men det, som är kvar, räcker ej, äfven om man fränser de 200,000 kronor, som ju särskildt måste beräknas för Ullersätters station. Detta var anledningen till mitt påstående, att den af motionären föreslagna siffran ej var riktig.

Hvad motionärens detaljanmärkningar beträffar, så äro de, som jag nämnde, upptagna och bemötta af chefen för jernvägsstyrelsen. I fråga om Örebro—Svartå-banan vill jag, utöfver hvad han derom yttrade, endast erinra kammaren om, att så vidt jag kan se, är den erfarenhet, man har om denna bana under första tiden af dess tillvaro — den öppnades den 1 oktober 1897 — alls icke otillfredsställande, utan synes tvärtom för en så ny bana ganska lofvande. Ser jag på inkomsterna per dag och bankilometer under sista månaden i hvarje kvartal af år 1898, så utgjorde den för mars 6 kronor 51 öre, för juni 9 kronor 50 öre, för september 8 kronor 17 öre och för december 7 kronor 80 öre. Jemför jag så den sista månad, för hvilken jag har trafikuppgifter, nemligen februari månad 1899 med samma månad 1898, så visar det sig, att då inkomsten per dag och bankilometer i februari 1898 var 6 kronor 25 öre, uppgick den för samma månad år 1899 till 8 kronor 60 öre. Detta är ju en stegring; och det är, jag upprepar det, ingalunda dåliga siffror för en ny bana.

Här har vidare i fråga om de trafikberäkningar, som gjorts af jernvägsstyrelsen för Örebro—Frövi-banan, sagts, att desamma vore kanske väl sangviniska; och motionären har i sin motion — jag mins ej, om han uppreade det i sitt muntliga yttrande — särskildt anmärkt, att den utgiftsprocent, som jernvägsstyrelsen beräknat för Örebro—Frövi-banan, eller 53 procent, skulle vara väl låg. Men kan den vara det, mina herrar, då utgiftsprocenten för banan under åren 1896 och 1897 var 37 $\frac{1}{2}$ procent? Om man då höjer denna utgiftsprocent med ej mindre än nära 50 procent, synes väl detta vara tillräckligt, helst banan, då den kommer i statens ego, skall undergå ganska dryga kompletteringsarbeten för att blifva en förstklassig bana.

Motionären sammanställde i sitt anförande värdet af Frövi station med kostnaderna för det grenspår, staten åtagit sig att bekosta, och sade ungefär så: »det är ju ett komplett missförhållande, att, då stationens värde är 82,000 kronor, grenspåret kommer på omkring 115,000 kronor.» Ja, dessa siffror äro alldeles rigtiga, men icke bör man väl ställa dem emot hvarandra. Hvar är det uppgifvet, att man för detta grenspår får den der andelen i Frövi station? Utan, som kammarens ledamöter fullväl veta, är det så, att bolaget Örebro—Köping icke är skyldigt att sälja banan, utan har rättighet att därför uppställa sina vilkor. Nu stälde bolaget upp detta vilkor att få ett grenspår. Detta var icke något pris för Frövi station, utan endast ett af bolaget uppställt, för detsamma förmånligt vilkor. Kongl. Maj:t hade då blott att pröfva, om detta tillskott till den af bolaget fordrade köpe-

skillingen var af beskaffenhet att göra affären mindre rentabel eller icke.

Ja, detta var detaljanmärkningarna.

Skälet, hufvudskälet för mig åtminstone, hvarför jag ansett lämpligt att söka förvärfva bandelen Örebro—Frövi, är det, som statsutskottet på sid. 20 i betänkandet framhållit, eller att det är »mindre riktigt att anlägga en ny bana, då trafiken i fråga kan fullt ut besörjas genom anlåtande af en redan befintlig» och att »en sådan användning af landets kapitaltillgångar icke synes kunna rätt försvaras». Detta har varit och är min uppfattning, och därför har jag, allt sedan denna fråga väcktes, sträfvat för att man skulle inköpa bandelen Örebro—Frövi för att få in den som en länk i Örebro—Krylbo-banan i stället för att bygga en ny bana så till sägandes bredvid en redan befintlig. Emellertid erhöll man icke något antagligt köpeanbud från bolaget, och därför fick jag vid förra riksdagen anmäla, att frågan då syntes hafva förfallit. Sedan inkom ett anbud, som syntes regeringen antagligt, åtminstone så pass antagligt, att regeringen ansåg sin skyldighet vara att framlägga det för Riksdagen, så att Riksdagen blefve i tillfälle att välja, huruvida den för något mindre kostnad ville bygga en ny bana eller för ej obetydligt högre kostnad förvärfva en redan befintlig bana med upparbetad trafik. Enligt min åsigt har det senare alternativet, det af regeringen föreslagna, företrädet; och statsutskottet har gifvit mig rätt i min uppfattning, att denna affär ingalunda skulle blifva för staten förlustbringande, utan tvärtom bör anses ganska förmånlig.

För 25 år sedan, vid 1873 års riksdag, förelåg för Riksdagen ett förslag om förvärfvande af banan Örebro—Köping för en köpeskilling af, vill jag erinra mig, mellan 6,200,000 och 6,300,000 kronor. Detta förslag hade åtskilliga försvarare inom denna kammare; och en af de mest nitiska bland dem var dåvarande representanten för Örebro. Han var framsynt den gången; han förstod banans utvecklingsförmåga och fördelarne för staten af detta köp. Jag tror, att vi, med den erfarenhet vi nu ha, måste säga, att det hade varit förmånligt för staten, om den då köpt banan för det erbjödnas priset.

Jag tror, att efterverlden skall kunna säga detsamma om oss, om vi nu köpa bandelen Örebro—Frövi, att vi då handlat med iakttagande af svenska statens sanna intresse. Det är ur denna synpunkt, herr talman, jag tillåter mig yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Eriksson i Bäck: Jag börjar med att gifva till känna, att jag kommer att yrka bifall till utskottets utlåtande och skall ej yttra så mycket härutöfver; men jag anser mig böra lemna några upplysningar om de lokala förhållandena, då jag ju så väl känner till dem. Jag lofvar dock, som sagdt, att ej yttra många ord.

Herr Sahlén talade om, hvilken förlust Näsby kommun skulle göra i skatteafseende. Ja, jag vill då säga honom, att detta dock ej betyder så mycket för Näsby kommun, ty de hafva förut ej högre kommunalskatt än 32 öre per fyrk. Om de då få en liten förhöjning, kan det ju ej blifva så kämbart. Men de få ju i ersättning för denna

Angående förlust en anknytning med statsbanan norrut, och detta är ju en fullbordande fördel, utan något bidrag från kommunen.

Enligt 1897 års kongl. proposition är den af herr Sahlin nu förordade linien, som skulle återstå att bygga, 31 kilometer lång. Jag har i kongl. jernvägsstyrelsen förfrågat mig, huru mycket linien skulle komma att förlängas genom föreningen med Ullersåters station, och erhöi då det svar, att den blefve förlängd 2 kilometer, så att det blefve 33 kilometer från Spånga till Örebro. Den andra linien öfver Frövi är 30 kilometer lång. Med Ullersåterslinien finge sålunda all transitotrafik fraktas 3 kilometer längre väg, och om man kapitaliserar fraktkostnaden för dessa 3 kilometer, torde det blifva ett afsevärdt kapital.

Jag vill vidare tillkännagifva, att på linien Örebro—Ullersåter finnes det ganska litet lokaltrafik. Trakten är klen bebyggd, så att det icke kan blifva någon vidare trafik, något, som ock framhölls vid Örebro—Krylbo-frågans behandling här i kammaren 1897.

Herr generaldirektören Nordström yttrade, att det på Ullersåterslinien finnes en plats, som är mycket svår i trafiktekniskt hänseende. Jag vill förtydliga och understryka detta genom att citera några rader ur jernvägsstyrelsens utlåtande af år 1897, som dock ej finnes infördt i den kongl. proposition, som då lemnades till Riksdagen. Det är i fråga om ett stycke på linien af 13 kilometers längd, som jernvägsstyrelsen säger: »Oaktadt linien under oafbrutet skarpa krökningar sökt undvika de från sidorna framspringande, af djupa tvärdalar afskurna bergsryggarne, erfordras ändock på sträckningen från Sommaboda söderut högst betydande terrasseringsarbeten samt jemväl i den derifrån ledande slutningen ned emot Tjugestassjöns aflopp.» Stigning och kurvor äro de starkast tillättna. Som herrarne kunna förstå, blir denna bit mycket dyr att bygga och äfven mycket svår i trafiktekniskt hänseende. Nu kunna herrarne ju tänka som så, att det i alla fall bär utför, då man åker tillbaka. Ja, det är sant; men det bär också uppför, innan man kommer till högsta punkten, så att det blir ungefär, som om man tänker sig köra upp på ett tak — det bär uppför från båda sidorna. Och därför blir det mycket svårt i trafiktekniskt hänseende på denna plats.

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet yttrade, att hvad som var af Riksdagen beviljadt för linien till Spånga ej komme att räcka till hela den sträckan. Det tror jag också, ty beräkningarna för 1897 års proposition gjordes upp år 1896; och herrarne veta väl något hvar, att såväl arbetslöner som materialpris stigit högst betydligt sedan dess. Det är då ej tänkbart, att banan skulle kunna fullbordas för det belopp, som föreslogs år 1897.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets utlåtande.

Herr Sahlin: Herr talman! Jag ber först att få erinra kammaren om, att det uttryck, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet begagnade, när herr statsrådet redogjorde för mitt anförande, nemligen ordet *partisk*, icke var mitt uttryck.

Herr statsrådet erinrade om, att han vid 1897 års riksdag framhöll, hurusom det kunde befinnas lämpligt — och efter hans öfver-

tygelse skulle det nog också blifva lämpligt — att, i stället för att fullborda banföretaget enligt Ullersätters-alternativet, inköpa Örebro —Frövi banan. Det är mycket sant. Och jag har också erinrat om detta på alla de ställen, der en sådan erinran vederbör. Men herr statsrådet och chefen för civildepartementet torde ej heller hafva förgätit, hvilket pris regeringen då tänkte sig och för Riksdagen framlade såsom antagligt pris för denna bana. Det var enligt kongl. jernvägsstyrelsens beräkning 2,000,000 kronor, eller senare högst 3,000,000 kronor, hvarpå det då gick ut.

*Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.
(Forts.)*

Herr statsrådet talade vidare om de 241,000 kronorna. Jag kan icke låta hvad herr statsrådet yttrade i denna del vara utan svar å min sida. Herr statsrådet sade, att om man skall anföra dessa 241,000 på den ena sidan, skall man också anföra dem på den andra. Men, mina herrar, låt oss se efter, hvilka poster ingå i dessa 241,000 kronor. Är det tillfälliga och helt och hållet oberäkneliga reparationer, som alltid komma, då en jernväg trafikeras? Jag skall icke besvära kammaren med många poster, utan jag skall endast taga några de största. »Dylta bruk: Nytt stationshus af sten — 30,000.» »Ervalla: Uppförande af ekonomihus af sten — 4,000; vaxel- och signalsäkerhetsanläggning — 10,000.» »Uppförande» på samma ställe »af betjeningshus af sten med åtta lägenheter å 1 rum och kök — 30,000; Frövi: Vaxel- och signalsäkerhetsanläggning — 12,000.» Det är väl ändå icke herr statsrådets mening, att sådana utgifter verkligen behöfde förekomma, om man hade en jernväg, som vore nybyggd och i fullgodt skick. Om vi nu fortsätta, finna vi under rubriken »Banbevakningsbostäder» vid fyra vaktstugor posten »ladugård med foderbod», hvarje gång upptagen till 1,100 kronor; vidare vid Ervalla: »Ny baumästarebostad med källare, ladugård m. m.» — 7,500 kronor, och vid Frövi bro ny vaktstuga 5,000 kronor. Detta är väl icke, mina herrar, sådana utgifter, som verkligen böra föras på reparationskontot äfven för en ny jernväg, utan dessa äro väl endast förbundna med Frövi-alternativet. Och således var det icke så orimligt ändå, när jag för min del försökte göra gällande, att dessa kostnader hade af såväl jernvägsstyrelsen som statsrådet bort upptagas och redogöras såsom kostnader i samband med köpet. Jag skall endast, utöfver de kompletteringsarbeten, som jag redan berört, anföra ännu en post. Bland de »arbeten, som omedelbart efter statens öfvertagande af bandelen böra utföras», upptages räler: 63,612 kronor.

Bland »öfriga erforderliga kompletteringsarbeten, som framdeles behöfva utföras», finna vi räler: 88,624 kronor.

Detta är icke heller, synes det mig, en post, som alltför snart skulle komma i fråga, då det gäller en ny jernväg, utan hvad angår denna sista post, torde väl både jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t böra gifva mig rätt, när jag säger, att äfven denna kostnad bör uppföras såsom en med köpet förenad kostnad.

Herr statsrådet talade om de 200,000 kronor, som jag förut talat om, och herr statsrådet anförde dervid, att dessa 200,000 kronor blifvit af mig utelemnade. Han citerade sid. 26 i den kongl. propositionen, der det är fråga om anslaget för i år, men jag skall tillåta mig att å nyo fästa herr statsrådets uppmärksamhet på sid. 19 i

Angående propositionen och påpeka, att der står det uttryckligen, att enligt af fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Örebro m. m. (Forts.)

propositionen och påpeka, att der står det uttryckligen, att enligt af fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Örebro m. m. (Forts.) jernvägsstyrelsen» uppgjord beräkning, betingade en dylik anläggning — nemligen en station vid Ullersäter — en kostnad för staten af omkring 200,000 kronor». Och denna siffra är också medräknad i den af mig angifna kostnaden 2,207,000 kronorna. Huru kan då herr statsrådet och chefen för civildepartementet säga, att jag verkligen glömt bort denna siffra? Kanske 200,000 kronor för öfrigt äro bortglömda. Om dem yttrade jag mig icke, men jag håller icke alls otroligt, att, då betänkandet är så svärfattligt som det är i afseende på Ullersätersalternativet, dessa 200,000 kronor skulle kunna vara att söka på annat ställe. Men, som sagdt, de 200,000 kronor, som beräknats för Ullersäters station, hafva icke blifvit af mig utlemnade.

Herr statsrådet talade vidare om den alltför höga utgiftsprocent, som jag beräknat. Denna är dock grundad på siffror, som äro af jernvägsstyrelsen uppgifna. Och att den kunnat blifva så låg vid Örebro—Köpings jernväg, som den verkligen varit, synes mig dels bero derpå, att detta är ett enskildt bolag, som tack vare dess ytterst omsorgsfulla skötsel, hvilken allmänt blifvit vitsordad såsom förträfflig, kunnat drifva ned kostnaderna mycket lägre, än en statsbana kunnat göra, dels ock derpå — hvilket jag anser vara en mycket vigtig anmärkning mot inköpet af banan — att en större malmtrafik nu berör banan vid Frövi och går in på sjelfva stationen, hvilken trafik emellertid genom de anordningar, som föreslagits, icke skulle komma att beröra statsbanans station Frövi. Det är alldeles påtagligt, synes det mig, att utgiftsprocenten skall blifva en annan, än den hittills varit, när förhållandena så omkastas.

Jag är herr generaldirektör Nordström tacksam för det erkännande han dock gifvit mig, att Svartåbanans trafikkontrakt är en svag punkt i denna fråga. I min motion har jag utförligt visat detta, men statsutskottet berör icke alls denna sak. Jag har der visat, att den driftkostnad af 1,900 kronor per bankilometer, som här är angifven, är synnerligen låg och lägre, än hvad någonstades är fallet vid statsbanorna. Vid en liten bana Boden—Bräcke är visserligen driftkostnaden endast 2,011 kronor per bankilometer och å linien Sköfde—Karlsborg 2,901 kronor, men i medeltal för Sveriges statsbanor söder om Störvik utgör den 7,342 kronor. Men det är väl dock ett bra långt steg från de 1,900 kronor per bankilometer, med hvilka Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag trafikerat Svartåbanan, och till de 7,342 kronor pr bankilometer, som krävas för svenska statens banor söder om Störvik.

Herr generaldirektören anförde också, att det är en framstående man i jernvägsafseende, som uppgjort det kontrakt, enligt hvilket Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag trafikerar Svartåbanan. Jag har också sjelf gång på gång privatim hört den frågan: tror verkligen motionären, att en så framstående man som denne skulle göra upp ett kontrakt, som vore för hans bolag ofördelaktigt? Nej, det tror jag icke. Men jag tror på möjligheten af att Örebro—Köpings jernvägsaktiebolags styrelse sköter Svartåbanan mycket billigare, än staten någonsin skall kunna sköta den. Denna jernväg är anlagd på entreprenad. Jag tors icke säga, om den är sämre än andra

jernvägar här i landet, hvilka också äro anlagda på entreprenad, men det påstår jag, att denna jernväg har måttligt anseende för förträfflighet i afseende å anläggningen. Och därför tror jag också, att kostnaden för staten att trafikera banan, hvori naturligtvis också ingår kostnaden för underhåll af banan, skulle visa sig vara betydligt stor.

Angående
fullbordande
af statsbanan
mellan
Krylbo och
Örebro m. m.
(Forts.)

Jag yrkar fortfarande bifall till min motion.

Herr Sjö: I olikhet mot den nästföregående talaren anser jag det nu ifrågasatta köpet ganska fördelaktigt för staten. Priset är visserligen med kompletteringsarbeten 3,960,000 kronor, men då man beräknar, att i detta pris ingår förvärfvandet af en värdefull jord i Örebro stad jemte verkstäder och dylikt, hvilket anses vara värdt minst 460,000 kronor, skulle inköpspriset i själva verket endast blifva 3,500,000 kronor. Jemför man då siffrorna, som uppstå, om man skulle bygga Ullersättersjernvägen i stället för att inköpa bandelen Örebro—Frövi, skulle summan därför uppgå till 2,207,000 kronor, och det blefve alltså icke större skillnad än 1,293,000 kronor mellan att *inköpa* och att *bygga*.

Härtill kommer vidare, att man *slipper att bygga*, hvilket ju under nuvarande svåra arbetstider måste anses vara ganska fördelaktigt, enär det, såsom generaldirektören för statens jernvägar uppgaf, skulle åtgå icke mindre än 1,200 man för sommaren till byggandet af den ifrågasatta jernvägslinien. Och sannerligen, det är icke litet. Dessa arbetare kunna användas till andra arbeten, icke allenast i trafikhänseende, utan äfven, om så icke behöfdes, till bruk för jordbruket och andra näringar. Den jernväg, som det nu är ifrågasatt att inköpa, har, enligt hvad utdrag af räkenskaperna visa, lemnat 4 procent på i det närmaste 4,000,000 kronor. Och detta är icke det belopp, som vi skulle gifva för jernvägen, utan *det* är ju betydligt mindre. Dessutom skulle det vara ganska fördelaktigt, om man genom ett inköp komme i åtnjutande af alla de fördelar, som denna jernväg nu lemnar, om man, så att säga, komme till dukadt bord. Detta är en fördel, som synt mig så talande, att jag inom utskottet icke kunnat annat än biträda det kongl. förslaget; och jag skall för den skull be att äfven nu få yrka bifall till detsamma.

Herr Nordström i Stockholm: Jag vill ännu en gång påpeka, att de 241,000 kronor, hvarom den ärade motionären talat, afse uppförandet af hus, säkerhetsinrättningar och dylikt, samt inläggning efter hand af nya skenor. Detta är just förbättringar af samma slag som de, hvilka årligen efter hand utföras å alla banor och i den mån banorna blifva mer trafikerade. De skenor, som ingå i beloppet 237,500 kronor, afse redan nu förslitna skenor, som genast måste utbytas, hvarför beloppet därför för dessa skenor äfven genast måste utgå, men det andra, högre beloppet afser sådana skenutbyten, som komma efter hand. Motionären har anfört åtskilligt angående utgiftsprocenten. Den är en mycket vanskligh faktor att räkna med, och man måste noga känna förhållandena för att kunna draga rigtiga slutsatser beträffande densamma. Hvad nu angår Karlsborg—Sköfde-

Angående fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Örebro m. m. (Forts.) banan så har den inrättats för ett alldeles särskildt ändamål; den trafikeras hufvudsakligen af staten, som använder den för att derå frakta materiel till fästningen m. m. Frakten utgår der efter en mycket låg taxa, och man får därför icke taga med denna bana i jernförelse, och samma är förhållandet med andra af de banor, som motionären här omnämnde.

Räknar man bort de starkt trafikerade stambanorna söder om Storvik, skulle, ansåg motionären, utgiftsprocenten der bli 62. Så är dock icke förhållandet, ty gör man denna uträkning riktigt, visar det sig att, utgiftsprocenten blir 57.

Jag skall icke upptaga kammarens tid längre, utan vidhåller helt enkelt mitt yrkande.

Herr Pehrson i Törneryd: Herr talman! För min del skall jag icke fästa mig så mycket vid de många siffror, som här i afton blifvit anförda, i synnerhet som jag märker, att man på vissa håll på ett mycket ogeneradt sätt använt dem. Jag vill i stället, om möjligt, försöka fästa mig vid frågans hufvudsynpunkter och särskildt vidröra en omständighet af största vikt, men som hittills under diskussionen icke blifvit berörd.

Först vill jag emellertid, beträffande nybyggnaden af linjen Spånga öfver Ullersäter till Örebro, påpeka, att man icke kan anskaffa denna bandel för det pris, som den ärade motionären beräknat. Hans beräkning grundar sig på de kostnadsberäkningar, hvilka, om jag icke tager fel, uppgjordes år 1896. Sedan dess ha naturligtvis prisen på både arbetskrafter och materiel betydligt stigit, så efter mitt förmenande är det alldeles omöjligt att bygga den bandelen för det belopp, som motionären har tänkt sig.

Vidare ber jag att få fästa uppmärksamheten på, hvilken ofantligt stor skilnad det är på att trafikera en bana, som har en upparbetad trafik mot att trafikera en ny bana.

Man får därför icke räkna såsom motionären gjort och lägga alla möjliga utgifter på inköpet, utan man får äfven komma i häg, att med byggandet af den nya banan följa en del olägenheter, som icke af honom blifvit framhållna. Bland annat blir det t. ex. under byggnadstiden en icke obetydlig ränteförlust, och äfven under de första åren efter banans tillkomst, innan man fått trafiken upparbetad, kommer det att uppstå en betydlig ränteförlust, eller, rättare sagt, räntan på anläggningskostnaderna blir mycket låg, under det att, om vi inköpa bandelen Örebro—Frövi, redan från början en nöjaktigt ränta på inköpssumman erhålles. Det är vidare att beakta, att bandelen Örebro—Frövi ur trafikekonomisk och trafikteknisk synpunkt är vida öfverlägsen Ullersäterlinien, så att någon likställighet i detta afseende icke kan ifrågasättas. Detta har naturligtvis för framtiden en ofantligt stor betydelse.

Men härtill kommer enligt mitt förmenande en annan ganska viktig omständighet, som här ännu icke blifvit framhållen.

Vi köpa 1899 en bana för ett sådant pris, att man kan beräkna, att den redan från början lemnar 4 procent på inköpssumman, och hvad är för öfrigt naturligare, än att trafiken å densamma skall ökas

år ifrån år. Nu skall den hufvudsakliga delen af köpeskillingen icke betalas förr än år 1907, och om trafiken allt jemt är i stigande, kommer banan 1907 att lemna betydligt större afkastning än nu, och att trafiken i högst väsentlig mån kommer att växa, är alldeles säkert. Vi få således en bana, som år 1907 eger betydligt större värde än det pris, hvarför den inköptes år 1899, och detta ökade värde utgör en ren vinst. Detta skäl anser jag vara af synnerlig vikt att beakta. På grund af dessa skäl och hvad i öfrigt framhållits för inköp af banan, hemställer jag, herr talman, om bifall till utskottets förslag.

Angående fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Örebro m. m.
(Forts.)

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad samt herr talmannen till proposition upptagit de framställda yrkandena, biföll kammararen utskottets hemställan.

Punkten 2.

Bifölls.

§ 4.

Härefter föredrogs och godkändes statsutskottets memorial n:o 72, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut angående utgifvande af en handbok öfver gällande föreskrifter rörande de i rikshufvudboken uppförda anslag och fonder.

§ 5.

I ordningen dernäst företogs till behandling statsutskottets utlåtande, n:o 10, angående regleringen af utgifterna under riksstatsens nionde hufvudtitel, innefattande anslagen till pensions- och indragningsstaterna.

Angående anslagen till pensions- och indragningsstaterna.

Punkterna 1 och 2.

Biföllos.

Punkten 3.

Uti en inom Andra Kammararen väckt motion, n:o 168, hade herr *E. Hammarlund* föreslagit, dels att Riksdagen måtte besluta, att det högsta lönebelopp, för hvilket delaktighet i folkskolelärnarnes pensionsinrättning finge ega rum, måtte bestämmas till 1,600 kronor, och dels att Riksdagen för detta ändamål måtte höja det såsom bidrag till folkskolelärnarnes pensionering uppförda årsanslag med 5,000 kronor.

Utskottet hemställde, att herr Hammarlunds ifrågavarande motion icke må af Riksdagen bifallas.

Emot detta beslut hade [reservation afgifvits af herr *S. G. von Friesen*.

Angående
anslagen till
pensions- och
indragnings-
staterna.

(Forts.)

Sedan punkten blifvit föredragen, yttrade,

Herr von Friesen: Herr talman! Som kammaren behagade erinra sig, eger det förhållandet rum med folkskolelärares pensionsinrättning, att det delaktighetsbelopp, för hvilket ett folkskoledistrikt är *skyldigt* att ingå uti inrättningen, är lika med det lönebelopp jemte ålderstillägg, som folkskoleläraarne minst ega rättighet att få enligt gällande författning, och det beloppet är för närvarande 800 kronor. Men der ett distrikt ger högre lön än 800 kronor, så kan detsamma få ingå i inrättningen till ett högre belopp, dock icke högre än lönen, och icke högre än 1,000 kronor, hvarvid tillika är att märka, att uti lönebeloppet icke få inräknas husrum, vedbrand och kofoder eller ersättning derför och icke heller ersättning för läsning utöfver åtta månader om året. Således, om en kommun önskar att ingå för ett delaktighetsbelopp af 1,000 kronor, så skall den lön, som kommunen ger läraren, vara minst 1,000 kronor *plus* husrum, vedbrand och kofoder samt, derest läsning utöfver åtta månader eger rum, särskild ersättning för detta.

Den pension, som en lärare får, är tre fjerdedelar af delaktighetsbeloppet, således minsta pensionen för närvarande tre fjerdedelar af 800 kronor eller 600 kronor, och högsta pensionen för närvarande tre fjerdedelar af 1,000 kronor eller 750 kronor.

Nu kunde ju, när pensionsinrättningen stiftades, detta högsta delaktighetsbelopp af 1,000 kronor vara tillräckligt, men för närvarande tror jag knappast man kan säga, att så är förhållandet; ty på många ställen, både i städerna och äfven på landsbygden, äro lönerna så stora, att högsta delaktighetsbeloppet med skäl borde sättas högre än det, som nu är medgifvet. Så t. ex. kan här i Stockholm för närvarande en folkskolelärare erhålla i lön 2,400 kronor. Drar jag då ifrån de belopp, som beräknas för husrum, vedbrand och kofoder samt ersättningen för läsning utöfver åtta månader om året, hvilka belopp beräknas till 700 kronor, får jag kvar 1,700 kronor, för hvilka således delaktighet i kassan kunde vinnas, derest icke det flere gånger omnämnda maximum vore fastställt.

Nu förefaller det väl, åtminstone efter vanligt sätt att se dylika frågor, något orimligt, att en tjänsteman, som i lön har haft 2,400 kronor, skall uti pension få endast 750 kronor. Visserligen — och det vill jag icke undanhålla — kan här sägas, att folkskoleläraarne erhålla pension vid en lägre lefnadsålder än tjänstemän i allmänhet, nemligen vid 55 år; men denna lägre lefnadsålder motiverar ingalunda en så väsentligt förminskad pension som den, jag nyss nämnde. Det är endast mellan 31 och 32 procent af lönen, som här erhålles i pension. Eljest anser man, att när det är små löner, bör hela lönen utgå som pension, och, när det är högre löner, 80 procent af lönen. Det förefaller mig således, som om den tanke, som ligger till grund för motionärens förslag, skulle vara fullt riktig, nemligen att maximidelaktighetsbeloppet i pensionsinrättningen under nuvarande förhållanden bör höjas, och jag tror äfven, att detta helt och hållet öfverensstämmer med de grunder, på hvilka denna inrättning ifrån början blifvit fotad.

Som bekant, betalas ju folkskolelärares löner af staten och skoldistriktet, och pensionerna betalas också af staten och skoldistriktet. Och det är för närvarande så stäldt, att statens årliga bidrag till pensionsinrättningen är ungefär dubbelt så stort som skoldistriktets, så att, då kommunerna betala 5 procent utaf delaktighetsbeloppet, betalar staten cirka 10 procent af samma delaktighetsbelopp. Och detta statens deltagande i pensioneringen är icke begränsadt till hvad som motsvarar det lönebelopp, i hvilket staten deltagar med två tredjedelar, d. v. s. för närvarande 800 kronor, utan det sträcker sig deröfver, nemligen för närvarande till hvad som motsvarar ett delaktighetsbelopp af 1,000 kronor, och skillnaden mellan dessa belopp har förut varit vida större.

Såsom i motionen omförmäles, var det lägsta delaktighetsbeloppet från början bestämdt till 400 kronor, men maximibeloppet till 1,000 kronor. Nu synes det fullt riktigt och i öfverensstämmelse med de grunder, på hvilka kassan är fotad, att, då minsta delaktighetsbeloppet höjts till 800 kronor, äfven maximidelaktighetsbeloppet höjes. Huruvida nu höjning bör ske till det af motionären föreslagna beloppet 1,600 kronor eller något annat, derom skall jag ej yttra mig; men det förefaller mig, som om det vore skäl att i detta hänseende åstadkomma utredning genom skrivelse till Kongl. Maj:t.

Detta är den uppfattning, jag har i frågan. För närvarande har jag icke något yrkande att framställa.

Häruti instämde herr *Centerwall*.

Herr Hammarlund: Herr talman! Med anslutning till hvad den föregående ärade talaren anförde skall jag i hufvudsak yrka bifall till min motion.

Den föreliggande frågan har betydelse icke blott för lärarne i de största städerna, såsom Stockholm och Göteborg, utan äfven för lärarne i en mängd af våra medelstora städer. Det finnes minst 28 städer, i hvilka lönen till folkskolelärarne utgår med mera än 1,000 kronor, detta oberäknadt ersättningen för bostad, vedbrand och kofoder eller ersättning för dessa naturaförmåner, för hvilka pensionsdelaktighet icke får åtnjutas. Men det är icke blott i städerna, utan äfven der och hvar på landsbygden, som lärarne åtnjuta högre lön, än som motsvarar högsta delaktighetsbeloppet i folkskolelärares pensionsinrättning. Särskildt är detta förhållandet i Skåne samt vid åtskilliga bruk o. s. v. Vidare är att märka, att delaktighet i folkskolelärares pensionsinrättning åtnjutes af lärarne vid de högre folkskolorna, af samtliga de af staten aflönade lärarne vid seminariernas öfningsskolor samt af de lärare, som tjenstgöra vid de af landstingen upprättade seminarierna. För alla dessa lärare är denna fråga af stor betydelse. Andra lärare få 75 procent af lönen i pension, men de kategorier, som jag tillåtit mig nämna, få nöja sig med 50, och somliga till och med endast med 30 procent af lönen.

Det var ej meningen, när pensionsinrättningen bildades, att ett sådant abnormt förhållande skulle inträffa. De komiterade, som upprättade förslaget till det reglemente, på grund hvaraf denna pensions-

*Angående
anslagen till
pensions- och
indragnings-
staterna.*

(Forts.)

Angående
anslagen till
pensions- och
inräknings-
staterna.

(Forts.)

inrättning tillkom, yttrade, att det skulle »vara både obilligt och till skada för undervisningen, om all rätt till delaktighet i inrättningen för lärare vid de egentliga folkskolorna skulle begränsas af minimilönen, och om någon möjlighet icke bereddes de lärare, som åtnjuta högre lön, att äfven få pensionen förhöjd. Ty om en lärare till följd af dryga lefnadskostnader eller af annat skäl anses behöfva större lön än andra, fordrar billighet och rättvisa, att också hans pension i samma mån förhöjes. — — — Det skulle mycket menligt inverka på undervisningen, i fall pensionen för en lärare nödvändigt måste bestämmas efter en möjligen vida lägre lön, än han åtnjuter, emedan han derigenom skulle se sig tvungen att stanna qvar vid tjensten så länge som möjligt, äfven sedan han icke längre egde krafter att sköta sitt kall.»

På grund af dessa af komiterade anförda skäl bestämde Riksdagen minimidelaktighetsbeloppet till 400 kronor och maximidelaktighetsbeloppet till 1,000 kronor. Under de trettiofyra år, som sedan dess gått, har minimidelaktighetsbeloppet så småningom höjts från 400 kronor år 1867 till 500 kronor år 1873, 600 kronor år 1876, 700 kronor år 1892 och 800 kronor nu i år 1899. Men maximibeloppet står fortfarande qvar vid 1,000 kronor. Meningen med min motion är således endast att återställa det nu rubbade förhållandet och bringa pensionsinrättningen in i det läge, som rådde, då pensionsinrättningen tillkom.

Nu har utskottet framställt två invändningar mot mitt förslag. För det första säger utskottet, att det synes utskottet »mindre lämpligt att nu vidtaga någon förändring uti folkskolelärares pensionsvilkor, hvarmed ökade utgifter för staten skulle följa», enär »Riksdagen sistlidet år visade sig behjerta folkskolelärares intressen genom att åt dem medgifva ett andra ålderstillägg, hvarmed följde en ökning å 100 kronor uti minimidelaktighetsbeloppet i pensionsinrättningen och för statsverket en ökning å 50,000 kronor uti det årliga bidraget till samma pensionsinrättning.»

Jag är den förste, som skall tacksamt erkänna den välvilja, som låg till grund för Riksdagens fjorårsbeslut. Det var ett välgrundadt beslut, och lärarecorpsen är Riksdagen därför högst tacksam. Men det är att märka, att den förbättring, som då genomfördes, är till fördel väsentligen endast för landsbygdens lärare. De lärare, som äro anställda i städerna, hade förut denna högre lön, och de kunna icke få någon högre pension genom det beslut, som tillkom i fjor. Mitt förslag är helt enkelt en konsekvens af fjorårsbeslutet, och genom det samma skulle äfven städernas lärare vinna en liten förbättring i sina vilkor.

Utskottet har emellertid ytterligare ett skäl för afslag. Utskottet »föreställer sig, att de af ett bifall till motionärens yrkande om delaktighetsbeloppets höjning föranledda kostnaderna för statsverket ingalunda kunna begränsas inom de af honom förslagsvis beräknade beloppen 5,000 till 8,000 kronor, utan sannolikt komma att vida öfverstiga desamma.»

Jag ber med anledning häraf få framhålla, att jag grundat min beräkning på den utredning, som skedde år 1886. Nämnda år skref Riksdagen till Kongl. Maj:t och anhöll om utredning i denna fråga.

Det ifrågasattes då en höjning af maximibeloppet från 1,000 kronor till 1,200 kronor. Denna utredning verkställdes af professor Lindhagen och gaf till resultat, att en sådan höjning kunde ske utan att för tillfället medföra den minsta tillökning i statens bidrag till folkskolelärares pensionsinrättning, men att framdeles möjligen kunde behövas ett tillskott af 2,600 kronor. Nu har jag ifrågasatt en ytterligare förhöjning af maximidelaktighetsbeloppet, därför att minimidelaktighetsbeloppet nu är högre än då och sedan dess åtskilliga lärareplatser kommit upp till högre lön än då. Jag har kommit till det resultat, att ett årsanslag af 5,465 kronor skulle erfordras, för att alla de, som nu äro delaktiga efter 1,000 kronor, skulle kunna komma upp till 1,200 kronor. Emellertid skulle skoldistriktet ej vara skyldiga att ingå efter högre belopp, utan det skulle aldeles som hittills erfordras särskildt beslut derom, och följden häraf blefve naturligtvis, att det komme att dröja många år, innan de 433 tjenster, som äro delaktiga efter 1,000 kronor, kommit upp till 1,200 kronor. Det har åtgått trettio två år, för att dessa 433 tjensteinnehafvare kommit upp till 1,000 kronor. Jag är därför förvissad, att det anslag af 5,000 kronor, som jag föreslagit, skulle för en lång tid framåt väl räcka till, och att det snarare skulle visa sig vara för mycket än för litet.

Det kan invändas — det har utskottet visserligen ej gjort, men det sades, då frågan senast var före — att städerna kunna sjelfva ordna denna fråga. Jag ber häremot få säga, att detta är en fråga, som gäller icke blott städernas lärare, utan också åtskilliga af staten och af landstingen aflönade lärare. Det må väl vidare vara högst oegentligt, att, då det redan finnes en pensionsinrättning, denna ej skulle tillgodose det behof, som föreligger, utan att städerna skulle på två olika sätt sörja för sina lärares pensionering. Det skulle då kanske blifva nödvändigt att inrätta en mera privat kassa vid sidan af den, som redan finnes. Jag undrar, om det vore lämpligt att så ordna saken. Då det finnes en pensionsinrättning, så bör väl denna tillgodose det förefintliga behofvet.

Jag tror sålunda, att fullgiltiga skäl äro förebragta för bifall till min motion. Måhända skall dock någon invända, att jag begärt en för stor förhöjning, då jag föreslagit en ökning från 1,000 kronor till 1,600 kronor. Jag skall därför taga mig friheten att sjelf föreslå en modifikation. Då pensionsinrättningen bildades, var minsta delaktighetsbeloppet 400 kronor. Det har under tidernas lopp ökats från 400 till 800 kronor. Maximibeloppet bestämdes till 1,000 kronor, och det står fortfarande kvar. Jag hemställer, om det icke vore fullt rättvist, att äfven maximibeloppet höjdes med 400 kronor eller till 1,400 kronor. Jag ber därför att få yrka, »att Riksdagen, med förklarande, att högsta delaktighetsbeloppet i folkskolelärares pensionsinrättning må utgöra 1,400 kronor, för nämnda ändamål höjer det såsom bidrag till folkskolelärares pensionering uppförda årsanslag med 5,000 kronor.»

Då hvad jag föreslagit afser ett återställande af den princip, som gjorde sig gällande vid pensionsinrättningens tillkomst, då reformen kan genomföras utan någon väsentlig kostnad för statsverket och då denna förändring är förestafvad af rättvisa och billighet mot

Angående
anslagen till
pensions- och
indragnings-
staterna.

(Forts.)

Angående lärarecorpsen, skall jag, herr talman, anhålla om proposition å det af anslagen till mig framställda förslaget.
pensions- och
indragnings-
staterna.

Med herr Hammarlund förenade sig herrar *Boëthius, Lindgren, Wallis, Berg, Nyström, Zotterman, Svensson* i Karlskrona och *Broström*.

Herr Andersson i Vestra Nöbbelöf: Herr talman, mina herrar! Det förvånar mig icke alls, att representanterna för städerna instämma i yrkandet om en sådan förhöjning, som här ifrågasatts, då denna förhöjning med så få undantag skulle komma städernas skollärare till godo. Det är något, som vi alla känna, att det är ett fåtal lärare på landsbygden, som hafva 1,333 kronor i lön utöfver husrum, vedbrand, kofoder och ersättning för läsning öfver åtta månader.

Jag tycker emellertid, att det skulle vara besynnerligt, om denna kammare skulle gifva sig in på en sådan förhöjning utan någon föregående utredning. Motionären sjelf har nu ändrat sitt yrkande, antagligen därför, att han funnit utredningen ofullständig, och då förmodar jag, att kammaren icke vill gå med på ett bestämdt belopp, när man icke kan vinna en säkrare ståndpunkt.

Det är alldeles riktigt, såsom motionären och en föregående talare framhållit, att det minsta delaktighetsbeloppet i pensionsinrättningen de senare åren höjts.

Men, mina herrar, det är en annan sak, som icke blifvit höjd, nemligen det maximibelopp, som staten betalar till skolläraryne. Då staten icke har velat höja lörens maximibelopp, undrar jag, om staten skall vara med om att höja maximibeloppet vid pensions erhållande. Öfverlönen, d. v. s. den lön, som de få utöfver de 800 kronorna, betalas uteslutande utaf enskilda personer. Att staten skall betala pensioner för dessa öfverlöner anser jag icke vara lämpligt. Jag kan därför icke föreställa mig, att, så länge som staten icke vill höja lörens maximibelopp, den skulle vara med om att höja maximibeloppet för pensionerna.

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

Herr vice talmannen Swartling: Af hvad som blifvit anfördt i herr Hammarlunds motion och af hvad de tvenne förste ärade talarne här yttrat, synes mig vara tydiligen ådagalagdt behofvet och lämpligheten af en höjning af maximidelaktighetsbeloppet i folkskolelärarynes pensionsinrättning. För min del hade jag tänkt att yrka bifall till herr Hammarlunds motion, men då han nu sjelf gjort en ändring i densamma i afseende å beloppets storlek, kan jag icke fullfölja min ursprungliga afsigt, utan måste inskränka mig till att förena mig om det yrkande, som nu blifvit af motionären, herr Hammarlund, framstält.

Herrar *Eklundh* i Lund, *Darin* och *Byström* instämde häruti.

Herr Zetterstrand: På grund af de ändrade ekonomiska förhållandena under de senaste åren, ha folkskolelärarynes löner blifvit

höjda, och likaledes har minimibeloppet af deras pension blifvit höjdt. Då synes mig rättvisan fordra, att äfven maximibeloppen böra höjas. Jag anser därför, att den motion, som herr Hammarlund framkommit med, är ett ord i sinom tid. Det enda, som stötte mig vid läsningen af motionen, var, att motionären måhända satt summan något för högt. Det är väl den omständigheten — föreställer jag mig — som har gjort, att statsutskottet ställt sig tvekande gent mot motionen och icke kunnat bifalla densamma. Då motionären nu inskränkt sitt yrkande till ett belopp, som väl ej kan anses för oskäligt, håller jag före, att motionen med den formulering, motionären nu gifvit den, bör bifallas. Jag instämmer i herr Hammarlunds yrkande.

*Angående
anslagen till
pensions- och
indragnings-
staterna.
(Forts.)*

Herr von Friesen: Jag vill endast fästa kammarens uppmärksamhet derpå, att staten i alla tider har betalat till lönerna samma bidrag åt alla håll, oberoende af lönernas storlek. Staten har icke haft minimibelopp eller maximibelopp, utan den har i hela Sverige betalat samma belopp till lärarnes löner, oberoende af hvilka löner lärarne på de olika ställena haft, blott att lönerna uppgått till det, som staten föreskrifvit såsom det minsta.

Nu har man i alla fall från början ansett, att dessa löner, till hvilka staten betalar bidrag, äro minimilöner. Förhållandena på olika orter kunna vara olika, så att ortsmyndigheterna finna sig föranlåtna att gifva högre lön än dessa, till hvilka staten betalar bidrag. Det har emellertid också alltid ansetts, att staten skulle bidraga till pensioner utöfver de minimipensioner, som betalas, ehuru staten har satt en viss gräns i detta hänseende, nemligen för närvarande så, att staten icke bidrager till högre pension än 750 kronor. Om herr Hammarlunds senaste förslag skulle af Riksdagen bifallas, skulle den högsta pension, som från inrättningen betalades, blifva 1,050 kronor, således icke på långt när uppgående till det lönebelopp, som mången lärare haft, som får pension, ja, icke ens till hälften af de lönebelopp, som lärarne på många ställen hafva. Men det skulle i alla fall blifva en tillökning i den pension, som nu erhålles, af 300 kronor.

Herr Erickson i Bjersby: Det torde vara gifvet, att ett högsta lönebelopp måste vara stadgadt för delaktighet i folkskolelärarnes pensionsinrättning, ty i annat fall blefve följden, att, huru hög ett skoldistrikt än bestämmer lärares lön, densamma också skulle vara berättigad att erbålla 75 procent af lönen i pension. Men konsekvensen af herr Hammarlunds anförande nyss var — om jag fattade honom rätt — att icke en sådan gräns borde finnas.

Motionären har — såsom herrarne veta — under sin långa riksdagsmannabana nästan vid hvarje riksdag väckt motioner rörande förändringar, afseende förbättringar i folkskoleväsendet. Jag har de flesta gångerna biträdt honom, och Riksdagen har också godkänt flera af hans förslag, men hvad det nu föreliggande beträffar, måste jag säga, att jag åtminstone icke kan vara med om detsamma; statsutskottet har också nästan enhälligt haft samma uppfattning.

Angående
anslagen till
pensions- och
indragnings-
staterna.

(Forts.)

Vid 1886 års riksdag väckte herr Hammarlund förslag om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning i det syfte, hvarom nu fråga är. I förslaget uttalade sig herr Hammarlund för, att högsta delaktighetsbeloppet borde höjas från 1,000 kronor till 1,200 kronor. Riksdagen biföll skrifvelseförslaget, och efter det utredning skett, aflät Kongl. Maj:t till 1887 års B-Riksdag proposition, hvori hemställes, att det högsta lönebelopp, för hvilket delaktighet i folkskolelärares pensionsinrättning må ega rum, bestämmas till 1,200 kronor. Riksdagen afslog emellertid framställningen, och såsom skäl härför anfördes, bland annat, att något allmänt behof af en sådan åtgärd icke förelåg. Då nu herr Hammarlund efter 12 års förlopp kommer åter med sin motion, icke i form, såsom förut, af en skrifvelse, utan i ett positivt förslag, har han ifrågasatt höjning af delaktighetsbeloppet ända till 1,600 kronor, och härför anfört skäl, som jag icke kan gilla, ty lärarnes lönevilkor i allmänhet under den tid, som förflytit från år 1886 tills nu, hafva icke i samma mån blifvit förhöjda. Då jag läste motionen, tänkte jag, att herr Hammarlund tagit till ett så högt belopp, för att det — som man säger — skulle finnas prutmän, och den uppfattningen torde varit riktig, då herr Hammarlund sjelf nyss föreslog, att det ifrågasatta beloppet kunde sänkas från 1,600 kronor till 1,400 kronor. Samma skäl för afslag, som gälde år 1887, kunna — såvidt jag kan förstå — återopas äfven nu. Här föreligger icke något allmänt behof, här är, som motionären sjelf säger, hufvudsakligen endast fråga om lärarne i en del städer, och dessa lärare äro också, snart sagt, de enda, som beröras af förslaget. På landsbygden deremot skulle det höra till sällsyntheterna, ty der äro i regel icke lärarnes inkomster så höga, att dessa kunna komma i åtnjutande af de med förslaget åsyftade fördelarne. Jag anser, att man bör vara betänksam, innan man bifaller ett sådant förslag. Det var nog också det, herr Andersson i Nöbbelöf ansåg, när han påstod, att en utredning i saken bör ega rum, innan beslut fattas.

Utskottet har också påpekat, att redan nu för tryggande af ifrågavarande pensionsinrättnings ekonomiska ställning det befunnits nödvändigt, att densamma från och med innevarande år erhåller ett med 95,000 kronor höjdt, årligt statsanslag, och att det föreställer sig, att de af ett bifall till motionärens yrkande om delaktighetsbeloppets höjning föranledda kostnaderna för statsverket ingalunda kunna begränsas inom de af honom förslagsvis beräknade beloppen 5,000 till 8,000 kronor, utan sannolikt komma att vida öfverstiga desamma. Det har redan sagts, att ifrågavarande lärare hafva rätt att taga afsked vid jemförelsevis unga år, nemligen 55 års ålder, och då dertill kommer, att de sjelfva icke behöfva betala något för sin pensionering, torde man kunna säga, att de nu utgående pensionsbeloppen icke äro så obetydliga.

Att delaktighetsbeloppet blifvit höjdt från 400 kronor till 1,000 kronor, beror ju derpå, att lönerna i allmänhet blifvit höjda för skol-lärarne.

Hvad lärarne vid seminariernas öfningsskolor beträffar, äro de i allmänhet folkskolelärare; dock torde det kunna ifrågasättas, huru-

vida icke dessa borde pensioneras på samma sätt som öfriga lärare vid seminarierna.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr Ernst Carlson: Herr grefve och talman, mina herrar! Den förhåga, som uttalats af den näst föregående ärade talaren, nemligen att ett bifall till förslaget skulle kunna föranleda dertill, att man på många ställen toge sig för att höja lärarelönerna, tror jag icke hafva någon grund. Skulle åter verkligen så vara, att den vore grundad, så blefve detta endast ett ytterligare skäl för mig att bifalla förslaget. Man skulle då i den här föreslagna åtgärden ha funnit ett medel att uppmuntra kommunerna i deras sträfvan att förbättra sitt skolväsen; ty när skolans fostrande kraft, som bekant, väsentligen beror på lärarnes egenskaper, och bästa sättet att skaffa goda lärare otvifvelaktigt är att höja deras löner, så finner jag för min del i detta afseende ingen olägenhet, men möjligen en fördel kunna följa af ett bifall till motionen.

Vidare menade samme ärade talare, att intet behof skulle föreligga för en höjning af delaktighetsbeloppet för folkskolelärarnes pensioner. Men såsom vi veta, hafva på senare tider lefnadskostnaderna varit i ständigt stigande, och jag tror verkligen, att de lärare, som uppnått pensionsåldern och som i de flesta fall hafva familj att försörja, åtminstone i städerna för sitt uppehälle äro i starkt behof af ett större belopp än det, som nu högst utgår, eller 750 kronor. Och när högsta delaktighetsbeloppet föreslås till 1,400 kronor, så är detta — såsom herrarne torde observera — högsta delaktighetsbeloppet för lönen, och den högsta pensionen, som på grund deraf kunde erhållas, komme, såsom redan påpekadt ej att uppgå till mera än 1,050 kronor.

I likhet med den siste ärade talaren finner äfven jag, att man bör gå varsamt till väga, icke minst när det gäller pensionsstaten. Men jag undrar, om det vore att betrakta såsom något särdeles stort och vågsamt steg, derest vi ökade högsta pensionsbeloppet för en folkskolelärare från 750 till 1,050 kronor. De fall, der sådant kunde komma i fråga att tillämpas, lära nog tills vidare blifva ganska fåtaliga, enär det skulle bero på vederbörande skoldistrikts godtfinnande både att höja lärarelönen och att anmäla densamma i pensionskassan till högsta delaktighetsbeloppet.

Dessutom eger ju i afseende å folkskolelärarelöner redan nu det förhållande rum, som Riksdagen i allmänhet önskar få infördt i fråga om löntagares pensionering, nemligen att löntagaren under tjänstetiden sjelf skall bidra till sin blifvande pensionering. I förevarande fall är det visserligen icke så ordnad, att läraren direkt bidrager, utan det är det skoldistrikt, inom hvilket han är anställd, som för hans räkning årligen betalar vissa procent af pensionsbeloppet. Men detta gör naturligen ingen principiell åtskillnad, då det från statens sida kan vara likgiltigt, om pensionsbidraget betalas af vederbörande kommun eller af vederbörande lärare sjelf. I detta afseende möter alltså här intet hinder för bifall.

Jag tror alltså, att det af motionären senast framställda förslaget

*Angående
anslagen till
pensions- och
indragnings-
staterna.*

(Forts.)

Är så moderat och välgrundadt, att ett bifall till detsamma icke kan anses vara annat än rätt och billigt. Derför hemställer jag, herr talman, att Andra Kammaren, som i fråga om vårt folkskoleväsendes utveckling och förstärkande alltid plägat visa sig frikostig, ville ge sitt bifall till herr Hammarlunds under debatten framställda yrkande.

Herr Hammarlund: Herr talman! Jag ber först och främst att gent emot min ärade vän herr Erickson i Bjersby få säga, att han fullständigt missuppfattat mig, i fall han tror min åsigt vara den, att högsta delaktighetsbeloppet i pensionsinrättningen borde blifva obegränsadt. Det finnes icke den allra minsta antydning ditåt — hvarken i den motion, som jag nu väckt, eller i det förslag, som jag framlade vid 1886 års riksdag. Tvärtom har jag, såväl nu som då, tydligt betonat, att vi måste hålla oss vid den princip, som gjorde sig gällande vid pensionsinrättningens bildande, och alltså bestämma såväl ett minimum som ett maximum. Men nu har det ju på senare tider blifvit så, att minimi- och maximidelaktighetsbeloppen hålla på att alldeles sammanfalla, så att det snart nog icke finnes någon skilnad dem emellan. Om kammaren omfattar den ståndpunkt, som statsutskottet intagit, så är det blott en tidsfråga, när vi komma derhän, att det icke finnes mer än ett enda delaktighetsbelopp i folkskolelärares pensionsinrättning, nemligen det nuvarande högsta beloppet 1,000 kronor, och dermed hafva vi fullständigt rubbat de grunder, hvarpå denna pensionsinrättning hvilar. De komiterade, som uppgjort förslaget till reglemente för pensionsinrättningen, förklarade dock uttryckligen, att det skulle »vara obilligt och till skada för undervisningen, om all rätt till delaktighet i inrättningen för lärare vid de egentliga folkskolorna skulle begränsas af minimilönen, och om någon möjlighet icke bereddes de lärare, som åtnjuta högre lön, att äfven få pensionen förhöjd.» Riksdagen, som gillade denna åsigt, beslöt också att stadga såsom ett minimum 400 och såsom ett maximum 1,000 kronor för delaktighet, d. v. s. med andra ord, att maximum sattes till $2\frac{1}{2}$ gånger högre än minimum. Om man nu skulle fortfarande bibehålla samma proportion, så borde, när minimum nu kommit upp till 800 kronor, maximum sättas till $2\frac{1}{2}$ gånger detta belopp, eller 2,000 kronor. Men detta tyckte jag vara för mycket och föreslog därför uti min i år väckta motion 1,600 kronor, ett belopp, som jag ansåg ganska rimligt i betraktande af att under de senare årens förlopp lönerna för folkskolelärares i städerna allmänt blifvit förhöjda och på flera ställen utgå med 2,250 à 2,400 kronor. De skulle således enligt min motion kunna få delaktighet i pensionsinrättningen efter ett belopp af 1,600 kronor, hvilket icke alls vill säga detsamma, som att de skulle få 1,600 kronor i pension, ty pensionen utgår med $\frac{3}{4}$ af delaktighetsbeloppet, således 1,200 kronor för den folkskolelärare, hvars lön utgör 2,400 kronor. Detta tyckte jag vara rätt och billigt.

Vid samtal med ledamöter af denna kammare har jag emellertid funnit, att en och annan af dem ansett det af mig föreslagna maximidelaktighetsbeloppet för högt, och det är af denna orsak, som jag nu nedsatt detta belopp till 1,400 kronor. Jag tycker då, att

herr Andersson i Nöbbelöf borde gifva mig sitt erkännande, för att jag på detta sätt vill söka tillmötesgå statsutskottet; skilnaden emellan mig och statsutskottet blir ju icke så stor, som den eljest skulle bli. Det förslag, som jag nu senast framställt, kan sägas vara alldeles detsamma, som jag år 1886 framlade, ty år 1886 var minimilönen 600 kronor, och när jag då föreslog ett maximum af 1,200 kronor, så blef det ju också då en skilnad emellan minimum och maximum af 600 kronor. Då nu från och med i år minimidelaktighetsbeloppet blifvit satt till 800 kronor, så bör jag naturligtvis icke föreslå 1,200 kronor såsom maximum, utan med iakttagande af den skilnad mellan minimum och maximum af 600 kronor, som förefans den tid pensionsinrättningen tillkom, 1,400 kronor, och så har jag också gjort i mitt nyss här gjorda yrkande.

Så sade min ärade vän på skånebänken, att det vore orimligt att begära, det man skulle besluta härom redan nu, innan man fått någon utredning. Jag ber att få säga, att den utredning, som kan behövas, redan är en gång gjord. År 1886 beslöt Riksdagen i anledning af min motion att ingå till Kongl. Maj:t med en skrivelse, deri utredning i denna fråga begärdes; utredningen skedde, och Kongl. Maj:t framlade en proposition för Riksdagen i detta ärende. Kongl. Maj:t fann en sådan höjning fullkomligt berättigad och ansåg, att högsta delaktighetsbeloppet borde sättas till 1,200 kronor. Om detta redan då ansågs rätt och billigt, så bör väl nu, sedan minimilönen uppgår till 800 kronor, maximidelaktighetsbeloppet sättas till 1,400 kronor. Den utredning, som behöves, är så enkel, att det icke kan vara skäl att skriva till Kongl. Maj:t om den saken.

Det här vidare sagts, att det icke skulle föreligga något allmänt behof af den föreslagna förhöjningen. Ja, jag skall villigt erkänna, att något sådant behof icke föreligger beträffande det stora flertalet lärare på landsbygden, eftersom de icke kunna få nytta häraf, då deras lön ej uppgår till 1,000 kronor. Nej, behofvet förefins väsentligen endast i fråga om städernas folkskolelärare, men det är i alla fall ett verkligt behof. Riksdagen visade i föl sin välvilja gent emot folkskolelärarne på landsbygden genom att införa ett andra ålderstillägg. Jag hoppas då, att Andra Kammaren icke skall visa mindre välvilja mot städernas folkskolelärare, och att den således vill såsom konsekvens af fjorårsbeslutet i någon mån förbättra deras pensionsförhållanden. Jag ber alltså att få vidhålla mitt yrkande.

Sedan öfverläggningen förklarats slutad, gaf herr talmannen proposition på de gjorda yrkandena, dervid kammaren biföll hvad utskottet hemställt.

Punkterna 4—10.

Biföllos.

Punkten 11.

Uti en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 248, hade herrar C. Wallis och C. H. Björck hemställt, att Riksdagen måtte besluta

Angående
anslagen till
pensions- och
indragnings-
staterna.
(Forts.)

att å allmänna indragningsstaten uppföra pensioner till belopp af 400 kronor för hvardera af förre vaktmästarne vid allmänna garnisons-sjukhuset i Stockholm, Anders Petter Andersson Dahlin och Carl Erik Nyström, att utgå från och med månaden näst efter den, hvori de blifvit från sina innehafvande befattningar vid sjukhuset skilde och intill dess de erhöle annan anställning i statens tjenst.

Utskottet hemställde emellertid, att herrar Wallis' och Björcks förevarande motion icke må af Riksdagen bifallas.

Vid punkten var fogad reservation af herr *S. G. von Friesen*, som ansett, att utskottet bort hemställa, att herrar Wallis' och Björcks förenämnda motion måtte af Riksdagen bifallas.

I fråga härom anförde:

Herr Wallis: Jag ber att få säga några ord till förmån för den motion, som jag och herr Björck här i kammaren väckt och som nu skall behandlas.

Som kammarledamöterna behagade finna, hafva vi motionerat om att tvenne personer, hvilka såsom vaktmästare varit anställda, den ene i 15 och den andre i 17 års tid, vid allmänna garnisonssjukhuset här i Stockholm, måtte erhålla pensioner till belopp af 400 kronor hvardera, att utgå från och med månaden näst efter den, hvori de blifvit från sina innehafvande befattningar vid sjukhuset skilde och intill dess de erhöle annan anställning i statens tjenst.

Statsutskottet har nu stödt sitt afstyrkande på Kongl. Maj:ts auktoritet; vi åter hafva att till förmån för vår motion andraga tvenne andra auktoriteter, nemligen arméförvaltningen och statskontoret, hvilka begge två äro af den åsigt, att det icke vore med billighet och statens husbondevärdighet öfverensstämmande att utan vidare afskeda dessa personer, som begge två hafva fått särdeles goda intyg angående väl förrättadt arbete i statens tjenst och som båda blifvit under en ganska lång tid af staten använda. Vi motionärer äro naturligtvis af samma åskådning, eftersom vi väckt denna motion, och det gäller då för oss att tillse, hvilka skäl Kongl. Maj:t kunnat hafva för att icke fästa mer afseende vid den åsigt, som tvenne statens embetsverk haft uti i frågavarande ärende. Det skäl, som för Kongl. Maj:t förelegat, och som statsutskottet gillat, har varit det, att begge dessa personer befinna sig i sina bästa år och således böra kunna utan någon särdeles svårighet erhålla annan arbetsförtjenst, hvadan någon pensionering af dem icke kunde komma i fråga. För att emellertid från statens sida gifva dem något understöd, tilldess de finge sådan arbetsförtjenst, hade Kongl. Maj:t redan låtit tilldela dem en gratifikation för en gång af 600 kronor hvardera. Oss synes det dock, som utdelandet af en sådan gratifikation i sjelfva verket icke vore med billighet och statens husbondevärdighet öfverensstämmande. Ty härigenom löses icke staten från den förbindelse, i hvilken den står till dessa begge personer. Af erfarenheten i föregående dylika fall är det oss nemligen uppenbart, att dessa personer få det synnerligen

svårt att erhålla ny anställning, åtminstone såsom vaktmästare. Det är ju gifvet, att, då de i unga år inträdt på denna bana och egnat sig åt vaktmästaregöromål, de icke hafva kunnat inhemta något annat yrke, och de äro således fortfarande hänvisade till att för sin utkomsts skull sköta en vaktmästaresyssla. Allmänna erfarenheten har ju visat, att det för så pass gamla personer som de ifrågavarande — den ene har fyllt 43, den andre 45 år — är ytterligt svårt att erhålla ny anställning såsom vaktmästare, det må nu vara i statens eller stadens embetsverk. Detta har också visat sig vara fallet i afseende på den ene, som verkligen är fullt arbetsför; han har icke lyckats erhålla någon sådan plats, trots många bemödanden, och står nu således utan några som helst inkomster. Hvad den andre återigen beträffar, föreligger ett förhållande, som i ännu högre grad talar för, att staten borde träda emellan till hans understöd. Det är nemligen ett i vidimerad afskrift i min hand befintligt intyg af underläkaren vid scra-fimerlasarettet, doktor Fältström, i hvilket bestyrkes, att vaktmästaren Nyström lider af en kronisk lefversjukdom, som är fullkomligt obotlig, och gör det sannolikt, att han på grund af sagda sjukdom kommer att blifva absolut oförmögen till arbete under sitt återstående lif.

Det synes mig af de skäl, jag i korthet påpekat, vara alldeles oförenligt — såsom statskontoret och arméförvaltningen framhållit — med statens husbondevärdighet och framför allt med billighet och rättvisa, att vi, sedan vi använt dessa personer i så lång tid som 15 och 17 år respektive, skulle kasta dem ut i lifvet med en gratifikation. Denna tycks statsutskottet nu, inom parentes sagdt, anse, att de redan fått, men enligt hvad jag kan meddela, hafva de icke fått den. Det är nu en bisak. Men säkert är, att det är en brödsmula, som alldeles icke motsvarar de tjänster, de lemnat svenska staten.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka afslag å statsutskottets hemställan i denna punkt och i stället bifall till min och herr Björcks motion.

Häruti instämde herrar *Björck, von Friesen, Sahlin, Byström, Branting* och *Norman*.

Herr Andersson i Vestra Nöbbelöf: Jag skulle knappt begärt ordet vid denna punkt, men jag kan i ett hänseende instämma i hvad den föregående talaren sagt, att staten härvidlag icke handlat alldeles riktigt, nemligen i fråga om de åtgöranden, som en viss myndighet vidtagit beträffande denna sak. Det har nemligen för mig berättats, att sedan Dahlin lemnat sin befattning vid garnisons-sjukhuset, har en vaktmästareplats blifvit ledig vid medicinalstyrelsen. Jag anser då för min del, att det hade varit riktigt, att staten tagit denna person i sin tjänst tills vidare, tills han kunnat få pension. Så lär emellertid icke vara förhållandet, då en helt annan person blifvit utnämnd till denna plats, och det anser jag icke riktigt.

Jag kan icke frångå den tanken, att då frågan så nyss varit föremål för behandling, så kan det icke vara med Riksdagens värdighet förenligt att gifva dessa personer en pension, som regeringen ansett, att de icke skulle hafva.

Angående
anslagen till
pensions- och
indragnings-
staterna.
(Forts.)

Angående
anslagen till
pensions- och
indragnings-
staterna.
(Forts.)

Jag har hört berättas, att Nyström skall vara svårt sjuk och därför borde beredas någon pension. Jag får säga, att om Nyström kan lefva någon tid, tror jag icke, att Riksdagen skall neka pension, om det i framtiden kommer in en ny ansökan. Men om det är en så svårartad sjukdom, lärer väl icke Nyström lefva så länge, att han af den pension, som nu är föreslagen för honom, hinner tillgodonjuta ens så mycket som 600 kronor; och att gifva både pension och gratifikation, tror jag icke Riksdagen går in på, det vore väl icke lämpligt.

Hvad åter Dahlin beträffar, kan jag icke neka till, att jag anser, att en person, som tjenat i 15 år såsom vaktmästare och är 45 år gammal, således i sina bästa år, väl måste kunna försörja sig sjelf.

Under nuvarande arbetsförhållanden, då så många tillfällen förefinnas till arbetsförtjenst, synes Dahlin ej behöfva gå sysslolös, ty han behöfver ju ej nödvändigt vara vaktmästare för framtiden. När han nu fått 600 kronor i gratifikation, så är det väl icke obilligt, från statens sida sedt.

Jag biträder det förslag, som framstälts af departementschefen, och yrkar bifall till statsutskottets hemställan.

Herr Björck: Herr talman! Då herr Hans Andersson sagt, att Dahlin, som varit vaktmästare i 15 år, nu kunde taga sig något annat för, vill jag framhålla, och det veta vi väl allesammans, att när en människa hållit på med ett yrke under så många år, är det icke så lätt att taga sig för med något annat yrke, särskildt då man kommit till så pass mogen ålder som Dahlin. Jag tror därför, att det är något hårdt sagdt — ursäktat yttrandet — att han skulle taga sig något annat för. Hvad skulle han då göra? Visserligen kan han ju börja gräfva; men det är han icke van vid, han är van vid vaktmästaresysslor. Jag tror icke, att det vore rätt gjordt af staten att kasta ut honom i lifvet utan att bekymra sig om honom vidare.

Den andra har en obotlig sjukdom. Är det då rätt att, såsom Herr Hans Andersson gjorde, säga: vi skola vänta ett år och se, om han icke dör, så äro vi af med honom. Jag tycker, att det vore staten mera värdigt att låta honom lefva, så länge han kan lefva. Är det då icke bättre att gifva honom pension? Jag tycker, att detta vore staten värdigare.

Jag ber därför att få tillstyrka motionen.

Öfverläggningen var härmed slutad. Derunder hade yrkats dels bifall till utskottets hemställan och dels afslag derå och bifall i stället till den i ämnet väckta motionen. Herr talmannen, som nu upptog nämnda yrkanden till proposition, fann det förstnämnda vara med öfvervägande ja besvaradt. Votering begärdes likväl, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs följande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i elfte punkten af förevarande utlåtande n:o 10, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren med afslag å utskottets hemställan bifallit den i ämnet väckta motionen.

Voteringen, i vanlig ordning företagen, visade 104 ja mot 56 nej; och hade alltså utskottets hemställan bifallits af kammaren.

Punkterna 12—15.

Biföllos jemväl.

Punkten 16.

Kongl. Maj:t hade föreslagit Riksdagen att medgifva, att kollegan vid Södertelje pedagogi *Fredrik August Björkman* måtte från och med månaden näst efter den, i hvilken afsked blefve honom beviljadt från hans berörda befattning, under sin återstående lifstid å allmänna indragningsstaten uppbära pension med ett belopp af 3,000 kronor årligen.

Utskottet hemställde på anförda skäl, att Kongl. Maj:ts förevarande framställning må af Riksdagen på det sätt bifallas, att Riksdagen medgifver, att kollegan vid Södertelje pedagogi *Fredrik August Björkman* må ega att från och med månaden näst efter den, i hvilken afsked varder honom beviljadt från hans berörda befattning, under sin återstående lifstid å allmänna indragningsstaten uppbära pension med ett belopp af 2,800 kronor årligen.

Vid punkten hade reservation fogats af herrar *A. G. L. Billing*, *H. P. P. Tamm* och *S. G. von Friesen*, hvilka ansett, att utskottet bort hemställa, att Kongl. Maj:ts framställning måtte vinna Riksdagens bifall.

Sedan herr talmannen låtit uppläsa utskottets hemställan, yttrade:

Herr von Friesen: Herr talman! Ehuru det här gäller ett jemförelsevis ringa belopp, nemligen 200 kronor, anser jag mig dock icke kunna underlåta att yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition. Kongl. Maj:t har föreslagit såsom pension för den ifrågavarande läroverkskollegan *Björkman* 3,000 kronor, och utskottet har nedsatt beloppet till 2,800 kronor. Det är således, som jag nyss nämnde, ett belopp af 200 kronor, som frågan gäller.

Jag vet icke, under hvilka omständigheter den ifrågavarande personen lefver. Det är icke för den skull jag begärt ordet, utan därför, att jag anser, att helt enkelt rättvisan kräfver, att Kongl. Maj:ts proposition bifalles. Förhållandet är, att dessa lärare vid 2-klassiga pedagogier äro i alla hänseenden både med afseende på kompetens,

*Angående
anslagen till
pensions- och
indragnings-
staterna.*
(Forts.)

Angående tjenstgöring och löneförmåner likställda med kolleger vid de allmänna läroverken. Dessa senare hafva enligt gällande författningar rätt till pension. Nu hafva af orsaker, som jag icke känner, lärarne vid pedagogierna blifvit, jag kan säga, bortglömda vid pensionsregleringen för de allmänna läroverken, därför att, när denna genomfördes vid 1856—1858-årens riksdag, det hette, att den var för lärarne vid elementarläroverken; pedagogierna omnämndes icke. Detta kan hafva sin förklaring deri, att pedagogierna stodo i visst hänseende på en mellanståndpunkt mellan de allmänna läroverken, som de nu heta, och folkskolorna. Sedermera hafva emellertid vissa pedagogier, som stodo närmare folkskolorna, blifvit indragna, under det att andra, nemligen de 2-klassiga, om hvilka det nu är fråga, blifvit likställda med de allmänna läroverken, utom det att de icke voro med vid pensionsregleringen på 50-talet.

Vidare är förhållandet det, att lärarne vid de allmänna läroverken hafva den pensionsrättighet, som förr gälde för civile tjänstemän i allmänhet, nemligen att om de hafva i lön 3,000 kronor eller derunder, få de hela lönen i årlig pension; om lönen är mellan 3,000 och 3,750 kronor, få de 3,000 kronor, och är lönen öfver 3,750 kronor, få de 80 procent af lönen i pension. Ifrågavarande kollega Björkman har i likhet med alla andra kolleger haft i lön 3,500 kronor, således mellan 3,000 och 3,750 kronor; och följaktligen skulle han, om han varit kollega vid ett allmänt läroverk, utan vidare fått 3,000 kronor i pension.

Nu kan kammaren lätt förstå, att det skall kännas som en orättvisa inom lärarecorpsen, om denne person blott genom en tillfällighet får nedsatt pensionsbelopp mot hvad han egentligen borde hafva, nemligen det, som är af Kongl. Maj:t föreslaget. Jag tror således, att kammaren gjorde rätt, om den ville bifalla den kongl. propositionen; och jag tager mig friheten att yrka bifall till densamma.

Chefen för ecklesiastikdepartementet herr statsrådet Claëson: Hvad jag tänkt säga till förmån för det kongl. förslaget, har den ärade talare, som nyss hade ordet, redan framburit. Jag skall endast bedja att få till hvad han yttrade göra ett litet tillägg.

Förhållandet var med Björkman, att han på 60-talet var kollega vid allmänna läroverket i Luleå. Hade han stått kvar der, hade han nu varit pensionsberättigad. Men han sökte och erhöll transport från Luleå till Södertelje pedagogi. Han fick derigenom icke bättre aföningsförmåner. Han fick i Södertelje samma lön som i Luleå. Det var väl några privata omständigheter, som verkade denna förflyttning, tänker jag. När han nu emellertid uppnått pensionsåldern, så anses han, därför att han är anställd vid pedagogien i Södertelje, icke vara pensionsberättigad; men om han stått kvar vid sin befattning i Luleå, hade han varit fullkomligt berättigad till den här föreslagna pensionen å 3,000 kronor.

Herr Behmer: Af hvad som här blifvit anfördt från statsrådsbänken och af talaren på stockholmsbänken, framgår, tyckes mig,

med all önskvärd tydlighet det berättigade i Björkmans anspråk på fullständig pension, och jag kan icke finna annat än att det vore en enkel gård af rättvisa att bevilja honom den pension, som Kongl. Maj:t föreslagit.

*Angående
anslagen till
pensions- och
indragnings-
staterna.*

(Forts.)

Men det finnes ytterligare ett skäl härför, som icke blifvit nämndt. Det är att Björkman faktiskt tjenstgjort som kollega vid allmänt läroverk i Södertelje, nemligen på det sätt, att läroverket varit femklassigt på senare tiden till följd af bidrag, som enskildt lemnats af staden. Staden har aflönat tre lärare, och sålunda har undervisning upprätthållits i 5 klasser. Man kan därför säga, att det varit ett femklassigt läroverk och att Björkman varit lärare vid ett sådant.

Dessutom finnes det nog billighetsskäl också, och jag skulle vilja vädja till känslan hos de ledamöter af kammaren, som icke alltid vilja följa med statsutskottet i dess sparsamhetsifver i afseende å lågt aflönade tjenstemäns pensioner. Den ifrågavarande personen har, då han vid 67 års ålder efter 40 års tjenstgöring afgår, att kämpa med svåra ekonomiska förhållanden. Han har ännu icke — till följd af en talrik familj och små inkomster — kunnat göra sig fri från de skulder han ådragit sig under studietiden, utan de tynga honom med ränta. Detta förhållande kommer att ytterligare nedsätta det lilla belopp han får i pension och hans förmåga att lifnära sig och sin familj.

Jag skulle kunna framdraga ett skäl till, men det är kanske icke värdt att tala om. Det skulle vara det skälet, att då Första Kammaren nu antagit Kongl. Maj:ts förslag, skulle vi slippa undan en gemensam votering, om äfven Andra Kammaren antog det. Men det skälet vill jag, som sagdt, icke återöpa.

Jag inskränker mig till att yrka bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Herr Andersson i Vestra Nöbbelöf: Herr grefve och talman! Det är ju, som det nämndes, ett så litet belopp, att det icke är mycket att tala om. Jag skall dock försöka att angifva skälen dertill, att utskottet gjort en nedsättning i Kongl. Maj:ts förslag. Statsutskottet har utgått från synpunkten, att Björkman skulle få 80 procent af sin innehafvande lön i pension. Hans lön är visserligen endast 1,500 kronor, men med ålderstillägg derå, som uppgår till 2,000 kronor, utgör den sammanlagdt 3,500 kronor. Således 80 procent deraf, det blir 2,800 kronor. När han icke är berättigad till pension, ansåg statsutskottet denna summa vara tillräcklig.

Det nämndes från statsrådsbänken, att hade han suttit kvar i Luleå, så hade han varit berättigad till en pension af 3,000 kronor. Ja, det erkänna vi. Men det var ju hans egen fria vilja, när han öfvergick till Södertelje. Det fans väl några skäl, hvarför han ansåg det vara förmånligare; och han visste ju att han icke var berättigad till pension. Om staten beviljar honom 80 procent af lönen, anser jag det vara ganska rimligt. Jag kan tillägga härtill, att för 3 år sedan var det fråga om pension åt lektor Lönegren i Luleå, som varit lektor i 25 år och var 54 år gammal. Han fick blott 1,500 kronor i pension. Alltså är det belopp, som statsutskottet i nu förevarande fall föreslagit, icke så orimligt.

Angående anslagen till pensions- och indragningsstaterna. Nu har man sagt att kollegan Björkmans ekonomiska ställning vore mycket klen. Ja, det är möjligt att så förhåller sig, men om en person, som sitter i en småstad med 3,500 kronors inkomst, icke kan reda sig, så är det icke statens skuld.

(Forts.)

Det synes mig, att alla skäl tala för att det af utskottet föreslagna beloppet bör vara tillräckligt, och anhåller jag därför att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr von Friesen: Det är sant, herr talman, att det var på grund af hans egen fria vilja, som denne person öfvergick till kollegabefattningen i Södertelje från kollegabefattningen i Luleå, men huruvida han då visste, att han icke skulle få uppbära pension såsom kollega i Södertelje, torde dock vara ganska tvifvelaktigt. Ty inom hela lärarecorpsen betraktas dessa tvåklassiga pedagogier alldeles såsom allmänna läroverk. Och jag är förvissad derom, att mången i likhet med mig blifvit förvånad af att finna, att dessa kolleger icke ega rätt till pension i likhet med lärarne vid de allmänna läroverken.

Hvad hans lön beträffar, bar den utgjort 3,500 kronor, plus 500 kronor i löneförbättring. I sjelfva verket utgår sålunda hans lön i år med 4,000 kronor. Det föreslagna pensionsbeloppet å 3,000 kronor innebär alltså ett ganska känbart afdrag.

Beträffande lektor Lönegren vill jag minnas, att han ingalunda hade fullgjort de för pensions erhållande föreskrifna villkoren. Jag kan t. o. m. vara säker derom, ty hade han det gjort, skulle man icke hafva behöft ingå till Riksdagen med begäran om pension för honom. Men kollega Björkman har fullgjort villkoren och fullgjort dem rikligen. Ty han är 67 år gammal och har 40 tjänstår, under det att för pensions erhållande eljest fordras endast 65 åldersår och 37¹/₂ tjänstår.

Slutligen ber jag få nämna, att en dylik pensionsfråga för en lärare vid en pedagogi förut förekommit. Det gälde då rektor Brandberg i Nora, och han erhöll af Riksdagen 3,000 kronor i pension.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats avslutad samt herr talmannen framställt propositioner på de derunder gjorda yrkandena, biföll kammaren Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning oförändrad.

Punkterna 17—23.

Biföllos.

§ 6.

Angående lagifråga om civile tjensteinnehafvares rätt till pension af staten m. m. Slutligen företogs till afgörande särskilda utskottets utlåtande n:o 1, i anledning af dels Kongl. Maj:ts proposition till Riksdagen med förslag till lag angående civile tjensteinnehafvares rätt till pension af staten m. m., dels ock sju i anledning af samma proposition väckta motioner.

Efter föredragning af *punkten 1* anförde:

Chefen för finansdepartementet herr statsrådet grefve Wachtmeister: Herr talman, mine herrar! Jag ber att till en början få förklara, att det icke är min afsigt att söka utverka någon förändring i det beslut, som utskottet tillstyrkt Riksdagen att fatta, men jag anhåller att få i korthet erinra om huru den omfattande frågan om det civila pensionsväsendets ordnande förelåg, då Kongl. Maj:t hade att fatta beslut om den åtgärd, som borde deri vidtagas.

Angående lag i fråga om civile tjänstemän af väres rätt till pension af staten m. m.
(Forts.)

Första upphovfet till frågan låg, såsom kammaren behagade minnas, deri, att civilstatens pensionsinrättnings ställning ansågs så god, att genom förändrade anordningar beträffande denna pensionsinrättning minskning i statens utgifter för det civila pensionsväsendet borde kunna ernås. Sedan en utredning blifvit bragt till stånd, visade det sig emellertid snart, att den temligen allmänt gängse föreställningen om pensionsinrättningens goda ställning icke var grundad, utan att tvärtom en betydlig kapitalbrist förefans i kassan, en brist som vid 1896 års slut uppgick till 7,670,000 kronor. Frågan framtvingades då utaf en anledning, som i viss mån var motsatt den, som först hade föranlett frågans uppkomst, nemligen nödvändigheten af att på ett eller annat sätt upphjelpa pensionsinrättningens ställning. På samma gång ansågs det fortfarande önskvärdt att bringa enhet och likformighet i pensionsbestämmelserna, bereda trygghet för pensionernas utgående och minskning i statens utgifter. Den för ändamålet tillsatta komiténs arbete resulterade i ett förslag, som på det stora hela bibehöll de hufvudgrunder, på hvilka det civila pensionsväsendet för närvarande är fotadt, men hvilket derjemte i många afseenden äsyftade förbättringar och förtydliganden i detaljerna.

Som herrarne veta, är det civila pensionsväsendet för närvarande faktiskt så ordnad, att de pensionsavgifter, som ansetts kunna uttagas af tjänstemännen, hufvudsakligen användas för att bestrida pensioneringen utaf enkor och barn, hvartill också staten bidrager, medan staten i det väsentliga ensam bekostar pensioneringen af tjänstemännen. Den tjänstemannapensionering, som utgår från civilstatens pensionsinrättning, är nemligen så obetydlig, att den icke är mycket att tala om.

Komitén föreslog nu, att, så att säga, ett skifte skulle verkställas på det sätt, att staten ensam skulle bekosta pensioneringen utaf embets- och tjänstemän, under det att dessa sjelfva skulle ensamma bekosta pensioneringen utaf enkor och barn. Som följd derutaf föreslog komitén, att civilstatens pensionsinrättning, såvidt den afsåge pensionering af tjänstemän, skulle upphöra, men att deremot enke- och pupillkassan skulle ombildas och ernå en betryggad ställning derigenom, att dels pensionsavgifterna höjdes och dels kassan befriades från den s. k. postpensioneringen.

Med postpensioneringen förhåller det sig, såsom bekant, på det sättet, att enligt pensionsinrättningens reglemente visserligen den, som afgår ur tjänsten med pension från allmänna indragningsstaten, icke har rätt att uppbära pension från pensionsinrättningen, hvar emot en sådan uttrycklig bestämmelse icke finnes i fråga om posttjänstemän, som afgå med pension från postverkets pensionsstat. Att börja med gjordes i detta afseende ingen skilnad, utan posttjänste-

*Angående
lag i fråga om
civile tjänste-
innehafvares
rätt till
pension af
staten m. m.
(Forts.)*

männen uppbur sin pension enbart från postverkets pensionsstat, men på 1870-talet, då postverket befann sig i en ganska betryckt ställning, blef praxis den, som sedermera blifvit lagfäst, att de posttjenstemän, som äro berättigade till pension från civilstatens pensionsinrättning, i första rummet uppbära denna pension och sedan få från postverket fyllnad deri, så att de åtnjuta pension med det belopp, hvar till de såsom posttjenstemän äro berättigade.

Det af komitén afgifna betänkandet undergick en omfattande granskning hos vederbörande myndigheter, och då förslaget utgick från denna granskning, hade det visserligen i många detaljer blifvit föremål för anmärkningar, men var likvisst i sina hufvudgrunder temligen orubbadt.

Då denna förberedande behandling var afslutad, hade emellertid pensionsfrågan kommit uti ett i viss mån förändradt läge. I tre särskilda skrivelser hade 1897 och 1898 årens riksdagar oförtydligt uttalat som sin mening, att det civila pensionsväsendet borde ordnas på sådant sätt, att tjenstemännen själfva bidrogo till sin egen pensionering. Under vanliga förhållanden hade ju denna omständighet — såsom jag också framhållit till statsrådsprotokollet — varit mer än tillräcklig att föranleda en återremiss af ärendet till ny komitébehandling. Att så icke skett, har berott på två orsaker. En förnyad utredning, som skulle hafva omfattat den ganska vidlyftiga frågan om bildandet af en ny civilstatens pensionskassa, skulle gifvetvis hafva tagit en ganska lång tid, och fara förelåg, att, om icke snar hjälp bragtes civilstatens pensionsinrättning, dess ställning skulle ytterligare betydligt försämrats, så att svårighet kunde möta att upprätthålla densamma. Vidare ansåg jag det icke vara riktigt, att det omfattande, nära tioåriga arbete, som nedlagts på pensionsfrågans utredning, skulle utan vidare skjutas å sido. Jag ansåg mig sålunda böra tillstyrka, att frågan i dess föreliggande skick öfverlemnades till Riksdagens granskning. Emellertid skulle jag naturligtvis icke hafva tillstyrkt detta, om jag icke ansett, att komiterades förslag, som i väsentlig mån låg till grund för Kongl. Maj:ts framställning, egde vissa företräden framför den af Riksdagen angifna vägen, företräden, som jag uttalat till statsrådsprotokollet och på hvilka det torde vara obehöfligt att nu ingå.

Om, såsom jag förmodar, Riksdagen bifaller utskottets hemställan, kommer frågan i den ställningen, att Kongl. Maj:ts på komiténs grundade förslag har varit förelagdt Riksdagen för granskning, men att Riksdagen förklarar sig önska en utredning i fråga om tjenstemannapensioneringens ordnande på sådant sätt, att tjenstemännen bidraga till sin egen pensionering. Om vidare Riksdagen för framtiden befriar civilstatens pensionsinrättning från postpensioneringen, nemligen i fråga om de tjenstemän, som afgå ur tjensten efter iugångsen af år 1900 — visserligen hade det dock varit önskvärdt att denna befrielse sträckt sig äfven till de redan beviljade pensionerna — så har derigenom rådrum beredts pensionsinrättningen att fortleva under den tid, som utredningen kommer att kräffa. Under sålunda förändrade förhållanden finner jag mig oförhindrad och villig att

tillstyrka Kongl. Maj:t att förordna om den af utskottet tillstyrkta utredningen.

*Angående
lagifråga om
civile tjenste-
innehafvares
rätt till
pension af
staten m. m.
(Forts.)*

Herr Fredholm: Herr talman! Det gläder mig att höra, att herr statsrådet och chefen för finansdepartementet är benägen att för framtiden ordna pensionsväsendet på de grunder, som af utskottet här blifvit framlagda. Herrarne torde hafva funnit af utskottets betänkande, att det utgör en kompromiss. Det utgör en kompromiss mellan den delen af utskottets ledamöter, som vidhålla den uppfattningen, att statsverket ensamt bör bekosta pensioneringen, och en annan del af utskottet, som anser, att tjenstemännen skola sjelfva bidraga till sin egen pensionering.

Den fråga, som här föreligger, har, om jag så må säga, icke så stor betydelse i och för sig, då den endast gäller en mindre del af statens tjenstemän, nemligen civilstatens; men den får en ofantligt mycket större betydelse under den förutsättningen, att de grunder, som blifva fastställda för civilstatens embets- och tjenstemäns pensionering äfven skola göra sig gällande, då det i en snar framtid ifrågakommer att ordna pensionsväsendet för armén och flottan och för öfriga hos staten austälde tjenstemän. Sedd ur denna synpunkt får föreliggande fråga med afseende å de grunder, på hvilka pensioneringen af statens tjenstemän för framtiden skall ordnas en mycket stor praktisk betydelse och det gäller därför, att vid fastställandet af dessa grunder vara mycket betänksam.

Riksdagen, åtminstone denna kammare, har alltid uttalat den meningen, att statens tjenstemän böra bidraga till sin egen pensionering, och detta icke blott därför, att detta skall bidraga till att minska statens utgifter för pensioneringen utan också, som jag föreställer mig, för att förebygga, att statens tjenstemän skola komma att intaga någon privilegierad ställning i samhället, hvilket skulle blifva följden, om de icke underkastades samma vilkor med afseende på att draga försorg om sin ålderdom, som tillkommer andra medborgare, och detta är i mina ögon ett af de viktigaste skälen, hvarför statens tjenstemän böra bidraga till sin egen pensionering. Detta skäl vinner än mera i styrka, om man dermed sammanställer de sträfvanden, som i våra dagar förekomma för att söka bereda ålderdomsförsörjning åt arbetare genom arbetareförsäkring, och aldrig har det vid dessa sträfvanden blifvit ifrågasatt, att staten ensam skulle bekosta arbetarnes ålderdomsförsörjning. Man kan också lätt föreställa sig hvilka intryck det skulle framkalla inom samhället, om man i nämnda hänseende skulle fritaga tjenstemännen från den skyldighet, som man vill pålägga arbetarne.

Herr statsrådet nämnde, att det förhållande, som inträdt med afseende å civilstatens pensionskassa, är beroende derpå, att civilstatens enkör och barn skola hafva pensionering. Med afseende derå vill jag säga, att jag icke vet, att någon sådan laglig rätt tillkommer civilstatens tjenstemäns enkör och barn, åtminstone har icke denna rätt någonsin blifvit af Riksdagen erkänd.

Förhållandet med civilstatens pensionsinrättning är nemligen följande. Då den för omkring 70 år sedan inrättades, afsåg man

Angående
lag ifråga om
civile tjenste-
innehafvares
rätt till
pension af
staten m. m.

(Forts.)

dermed, att den så småningom skulle befria staten ifrån att pensionera sina tjenstemän. Samtidigt inrättades emellertid enke och pupillkassan. Ifrån att hufvudändamålet med civilstatens pensionsinrättning varit den att ombesörja pensioneringen af statens civile tjenstemän, har den småningom öfvergått till att icke blifva annat än en pensionsinrättning för civilstatens tjenstemäns enkor och barn. Detta har tillgått på så sätt, att enke- och pupillkassan blef stäld under fullmäktiges vård och förvaltning, och dessa fullmäktige hafva alltjemt stegrat sina anspråk på pensionernas storlek och dessutom i kassan upptagit många flera än som från början var afsedt, under det att de samtidigt minskat den afgift till pensionskassans underhåll, som delegarne hade åtagit sig, när den inrättades.

Dessa omständigheter tillsammans hafva naturligtvis medfört den verkan, att pensionsinrättningen icke kunnat upprätthållas af sina egna krafter oaktadt de stora bidrag, som statsverket alltjemt under hela denna kassas tillvaro till densamma lemnat. Att fullmäktige hafva sökt att tillgodose sina egna intressen finner jag icke klandervärdt, så länge de lefvat i den tro, att sådant kunnat låta sig göra utan men för kassans bestånd. Kongl. Maj:t har af samma anledning också godhetsfullt konfirmerat hvad fullmäktige föreslagit, men Riksdagen har aldrig någonsin gifvit sitt samtycke till att kassan skulle få på det sättet förvaltas. Det är dessa omständigheter, som icke blott bragt civilstatens pensionsinrättnings kassa i den ställning, hvaruti den nu befinner sig, utan som också fritager Riksdagen från förpligtelsen att upprätthålla kassan på de af fullmäktige antagna och af Kongl. Maj:t fastställda grunder.

Då vi, som inom utskottet omfattat den af Riksdagen flera gånger uttalade åsigten, att statens embetsmäns pensionering skulle ordnas på det sätt, att de sjelfva bidra till sin egen pensionering, ändock varit med om att medelst uppoffringar af statsverket söka upprätthålla civilstatens pensionskassas tillvaro, har detta naturligtvis i främsta rummet skett därför, att vi genom en sådan eftergift kunnat förnä utskottet att enhälligt omfatta Riksdagens ofvan uttalade mening. Men tillika hafva vi ansett, att det är ett allmänt samhällsnyttigt ändamål, som denna kassa uppfyller, och om det därför är möjligt att på sätt utskottet föreslagit förekomma, att den ej kan fullgöra sina förbindelser, så föreställer jag mig, att Riksdagen icke skall vara ovillig att vara med om att göra de uppoffringar, som förslaget förutsätter.

Ett sådant medgifvande bör icke utgöra hinder för Riksdagen att i framtiden ordna statens pensionsväsende på sådana grunder, som Riksdagen då finner vara acceptabla, emedan det medgifvande, som utskottet föreslagit Riksdagen att göra för att upprätthålla civilstatens pensionskassa, icke är afsedt att existera längre än till dess man får hela denna fråga ordnad på ett rationellt sätt.

Ända sedan Riksdagen år 1889 skref till Kongl. Maj:t med anhallan om att få civilstatens pensionsväsende ordnad på sådant sätt, att statens utgifter för pensioner åt dess tjenstemän kunde nedbringas, har detta önskemål inom Riksdagen fortlefvat, och jag vågar påstå, att det är ett lofligt önskemål, äfven om det ej kan vinnas

på annat sätt än att tjänstemännen sjelfva bidra till sin pensionering, ty staten har många andra uppgifter att fylla, och många andra utgifter att göra än för pensionsändamål, i synnerhet i våra dagar, då ensamt försvarsväsendet ställer så ofantligt stora kraf på statskassan. Detta jemte annat är för samhället vida högre och vigtigare än pensioneringen af statens tjänstemän.

Önskemålet att minska statens utgifter för tjänstemännens pensionering kan vinnas på mångahanda sätt. Riksdagen skulle ju kunna i stället för att gifva tjänstemännen 80 procent af deras lön i pension kunna inskränka statens utgifter för pensioneringen genom att, liksom i Frankrike gifva dem endast 50 procent af lönen. Redan en sådan nedsättning skulle för staten medföra en stor besparing. Om man ur tjänstemannasympunkt skulle anse, att pensionen genom en sådan inskränkning blefve otillräcklig till en anständig försörjning på alderdomen, då synes det mig böra ligga i tjänstemännens eget intresse att sjelfva bidra till att göra pensionerna större. Enligt mitt förmenande finnes det med hänsyn dertill många utvägar att lösa den uppgift, som Kongl. Maj:t här har fått.

I statsrådsprotokollet framhållas åtskilliga svårigheter, som äro förknippade med ordnandet af pensionsväsendet på sådant sätt, att tjänstemännen sjelfva lemna bidrag till pensioneringen. En bland de svårigheter som blifvit framhållna, är den, att det i så fall torde blifva nödvändigt att bilda en ny pensionskassa, uti hvilken tjänstemännens bidrag skulle fonderas. Det har anmärkts, att en dylik fondbildning icke är önskelig, emedan derigenom medel undandragas allmänna rörelsen. Jag har svårt att förstå, att så kan blifva förhållandet med en fond, som icke har större omfattning än civilstatens pensionskassa har eller kan få, i all synnerhet när man icke dragit i betänkande att för arbetareförsäkringsfonden taga i anspråk åtskilliga hundra millioner. Det bör ju icke kunna vara skadligt för samhällets ekonomiska lif att fondera kapital i kassor, ty det vill synas mig klart, att de medel, som på så sätt fonderas, icke kunna ligga begrafna i kassorna, utan måste släppas ut i allmänna rörelsen för att göras fruktbärande. Med afseende derå vill jag påminna derom, att redan långt tillbaka i tiden uttalade en svensk finansman den meningen, att det för Sverige skulle vara ett stort önskemål att hafva egen fondbildning inom landet, ty då behöfde man icke i hvarje fall vända sig till utlandet i och för upptagandet af större lån, enär sådana då skulle kunna upptagas inom landet. Jag behöfver icke för herrarne utveckla de stora fördelar, som ett sådant tillvägagående skulle medföra.

Med hänsyn tagen till allt detta kan jag för min del icke inse, att en kassa med fonder skall kunna utgöra ett hinder för frågans lösning i den riktning, som utskottet här har föreslagit. Det är i alla händelser i mina ögon ett bättre sätt, att lösa frågan än det Kongl. Maj:t alternativt ifrågasatt, eller att man skulle göra afdrag från lönerna, och låta dessa afdrag ingå till statsverket. Icke minst ur tjänstemannasympunkt bör ett sådant förfaringssätt vara mindre tilltalande, ty om man, som Kongl. Maj:t föreslagit, skulle låta dessa afdrag från lönerna inflyta i statskassan, saknas ju garantier för att

*Angående
lag i fråga om
civile tjänste-
innehafvares
rätt till
pension af
staten m. m.*

(Forts.)

Angående
lagifråga om
civile tjeuste-
innehafvares
rätt till
pension af
staten m. m.

(Forts.)

icke Riksdagen i kritiska tider för andra ändamål toge i anspråk alla statens tillgängliga medel, äfven de, som tjenstemännen i och för sin ålderdoms försörjning till statskassan inbetalt. Det synes mig därför för tjenstemännen blifva bäst bestäldt, om man isolerar deras egna bidrag till pensioneringar från statsverkets tillgångar.

Grundar man pensioneringen delvis på fonder, är det klart att pensionernas storlek delvis komma att blifva beroende af vexlande konjunkturer och af det sätt, hvarpå fonderna handhafvas. Äro konjunkturerna ogynsamma, minskas de tillgångar, hvarur pensionerna skola utgå, äro de återigen gynsamma, så är det möjligt att höja pensionerna. Detta är emellertid i mina ögon ingenting annat än en sporre för dem, som komma att handhafva kassans verksamhet, att sköta denna med förstånd. För öfrigt försätter man derigenom icke tjenstemännen i något annat läge än det, hvari andra medborgare befinna sig: när tiderna och konjunkturerna äro ogynsamma, måste man inskränka sig, och när de äro gynsamma får man det bättre stäldt för sig. Detta är ytterligare en omständighet som talar för att delvis grunda pensioneringen på fonder.

Vidare har anförts, att det skulle kräfvat lång tid att utarbete ett nytt förslag. Det vill jag icke helt och hållet bestrida. Men med de förarbeten, som redan nu äro gjorda, tror jag dock icke, att den tid, som skall tagas i anspråk för att utarbete ett förslag till de civile tjenstemännens pensionering på de grunder, som utskottet framhållit, behöfver utsträckas så långt, som fallet varit med det nu föreliggande förslaget eller 10 år, räknade från år 1889, då Riksdagen aflät sin skrivelse i ämnet, och till innevarande år. Jag tror, att man skall kunna ordna denna sak på betydligt kortare tid, i betraktande bland annat af den stora utveckling försäkringstekniken numera vunnit.

Med hänsyn till förslagets vidt omfattande beskaffenhet, tillåter jag mig slutligen uttala den förhoppning, att när förslaget blir färdigt att för Riksdagen framläggas, regeringen måtte göra detta vid riksdagens början och icke, såsom nu varit fallet, först sedan halva riksdagstiden tilländagått. Ty denna fråga är verkligen af den beskaffenhet att den för granskning kräfver mycken både tid och arbete till och med för personer, som särskildt haft till uppgift att sysselsätta sig med likartade frågor.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Vidare anfördes ej. Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkterna 2—9.

Biföllos jemväl.

§ 7.

Till bordläggning anmäldes följande inkomna ärenden:

konstitutionsutskottets utlåtanen:

n:o 13, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af §§ 38 och 105 regeringsformen samt § 38 riksdagsordningen;

n:o 14, i anledning af väckta motioner, afseende förändrade bestämmelser i fråga om vilkoren för valrätt till Riksdagens Andra Kammare;

n:o 15, i anledning af väckta motioner om ändring af gällande bestämmelser rörande behandlingen af ministeriella ärenden;

n:o 16, i anledning af väckta motioner om ändring af gällande grundlagsbestämmelser om behandlingen af kommandomål;

n:o 17, i anledning af väckt motion om ändring af § 13 regeringsformen; och

n:o 18, i anledning af väckt motion om ändring af § 15 regeringsformen;

statsutskottets utlåtanden och memorial:

n:o 80, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående pension för statistikern hos telegrafstyrelsen E. S. Severin;

n:o 81, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående understöd åt förre sergeanten F. Bergman;

n:o 82, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående understöd åt arbetsledaren August Andersson;

n:o 83, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående arrendefri upplåtelse till Jönköpings läns fängvårdsförening af förra militiebostället $\frac{1}{2}$ mantal Långanäs n:o 1 i nämnda län;

n:o 84, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående disposition af kronolägenheten Halmstads slottsjord samt en inom Riksdagen i samma ämne väckt motion; och

n:o 85, med förslag till åtskilliga stadganden, som böra införas i det nya reglementet för riksgäldskontoret;

sammansatta stats- och bankoutskottets utlåtanden och memorial:

n:o 8, i anledning af väckt motion om bemyndigande för riksgäldskontoret att i vissa fall till riksbanken öfverlemna svenska statsobligationer; och

n:o 9, angående anvisande af ersättning till sammansatta stats- och bankoutskottets kansli;

bevillningsutskottets betänkande n:o 29, angående beräkning af vissa bevillningar för år 1900; samt lagutskottets utlåtanden:

n:o 58, i anledning af väckta motioner angående ändringar i gällande lagstiftning om väghållningsbesvärets utgörande;

n:o 59, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till kungörelse om ändrad lydelse af § 8 i lagen angående köttbesigtning och slagthus den 22 december 1897; och

n:o 60, i anledning af väckta motioner om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående förändrade föreskrifter rörande förvaltningen af omyndiges egendom.

§ 8.

Justerades protokollsutdrag, hvarefter kammarens ledamöter åtskildes kl. 12,s på natten.

In fidem

E. Nathorst Böös.