

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1904.            Andra Kammaren.            N:o 33.

Tisdagen den 22 mars.

Kl. 2 e. m.

Sammanträdet leddes af herr vice talmannen.

## § 1.

Justerades protokollet för den 15 innevarande mars.

## § 2.

Herr statsrådet m. m. *H. G. Westring* aflämnade Kungl. Maj:ts propositioner till Riksdagen:

angående villkoren för postbefordran af tidningar och andra periodiska skrifter;

angående beredande af ålderdomsunderstöd åt barnmorskor;

angående anslag för iståndsättande af åtskilliga hamnanläggningar i Skåne; och

angående anslag för påbörjande af fullständiga undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan.

Ifrågavarande propositioner blefvo på begäran bordlagda.

Vidare öfverlämnades af herr statsrådet m. m. *A. T. Odelberg* Kungl. Maj:ts propositioner:

angående bidrag af statsmedel till åstadkommande af en järnväg från Borgholm till Böda å Öland; och

angående disposition af indragna militiebostället Furuby n:is 2 och 3 i Uppsala län.

Jämväl dessa propositioner bordlades.

## § 3.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts å kammarrens bord hvilande proposition angående jordafsöndring från Leckö kungsgård i Skaraborgs län.

## § 4.

Herr *L. K. Brocks m. fl.* härefter föredragna motion, n:o 234, hänvisades till Riksdagens särskilda utskott n:o 1.

## § 5.

Vidare föredrogs, men blefvo å nyo bordlagda statsutskottets memorial n:o 49, Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 21, Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande n:o 22 och Andra Kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande n:o 23.

## § 6.

Anmäldes och godkändes lagutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

n:o 23, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 8 § i lagen den 13 juli 1887 angående handelsregister, firma och prokura,

n:o 24, i anledning af väckt motion med förslag till ändrad lydelse af 17 kap. 7 § handelsbalken,

n:o 26, i anledning af väckt motion om ändring af § 5 i förordningen angående hushållningen med de allmänna skogarna i riket den 26 januari 1894,

n:o 27, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående tillämpning med afseende å elektrisk järnväg af bestämmelserna i lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd af järnvägs drift,

n:o 28, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lagar angående ändring i vissa delar af förordningarna om kommunalstyrelse på landet och om kommunalstyrelse i stad den 21 mars 1862 samt af förordningen om kommunalstyrelse i Stockholm den 23 maj 1862,

n:o 29, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lagar angående ändring af § 9 i förordningen om kyrkostämma samt kyrkoråd och skolråd den 21 mars 1862, § 8 i förordningen om kyrkostämma samt kyrkoråd och skolråd i Stockholm den 20 november 1863 samt §§ 13 och 21 i förordningen angående kyrkofullmäktige och kyrkonämnd i Göteborg den 5 maj 1882, och

n:o 30, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående löne-regleringar i föreslagna nya församlingar i Stockholm.

## § 7.

Justerades protokollsutdrag.

## § 8.

Afgåfvos följande motioner, nämligen af:

herr *S. A. K. Natt och Dag*, n:o 235, om anslag för beredande af statsunderstöd åt obemedlade hushåll på Gottland, hvilkas försörjare inkallas till extra tjänstgöring utöfver lagstadgad öfningstid;

herr *K. Starbäck*, n:o 236, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad anordning af rikets allmänna läroverk samt löne-reglering för de vid dem anställda lärare;

herr *A. Hedin*, n:o 237, innefattande bihang till motionen n:o 171 om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående revision af instruktionen för landshöfdingarne i rikets län m. m.; och

herr *P. P. Waldenström*, n:o 238, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående lån af statsmedel för beredande af tillfälle för arbetare att på landsbygden förvärfva egna hem.

Dessa motioner bordlades.

## § 9.

Ordet begärdes härupå af

Herr Hedin, som yttrade: Jag hemställer, att kammaren behagade besluta, att å föredragningslistan till morgondagens plenum sätta stats-utskottets memorial n:o 49 främst bland två gånger bordlagda ärenden.

Denna hemställan blef af kammaren bifallen.

## § 10.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>J. P. Persson</i> i Hult.....	under 12 dagar fr. o. m. d. 26 mars,				
» <i>J. Bengtsson</i> i Bjärnalt .....	» 10	»	»	» 24	»
» <i>C. A. Danielsson</i> .....	» 14	»	»	» 24	»
» <i>O. Persson</i> i Killebäckstorp .....	» 12	»	»	» 24	»
» <i>E. O. Magnusson</i> i Tumhult .....	» 12	»	»	» 24	»
» <i>C. E. Johansson</i> i Berga ...	» 10	»	»	» 28	»
» <i>J. G. Hazén</i> .....	» 10	»	»	» 28	»
» <i>G. Tamm</i> .....	» 14	»	»	» 24	»
» <i>A. F. Broström</i> .....	» 13	»	»	» 24	»
» <i>O. A. Ericsson</i> i Ofvanmyra .....	» 8	»	»	» 24	»
» <i>B. P. Ersson</i> .....	» 12	»	»	» 24	»
» <i>J. Eriksson</i> i Lindehult .....	» 13	»	»	» 25	»
» <i>D. Persson</i> i Tällberg.....	» 14	»	»	» 23	» och
» <i>J. E. Granlund</i> .....	» 14	»	»	» 24	»

## § 11.

Till bordläggning anmäldes lagutskottets utlåtande, n:o 38, i anledning af väckt motion angående formen för äktenskaps ingående.

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 2,20 e. m.

In fidem  
*Herman Palmgren.*

---

## Onsdagen den 23 mars.

Kl. 11 f. m.

## § 1.

Justerades de vid kammarens sammanträde den 16 innevarande mars förda protokoll.

## § 2.

Upplästes följande till kammaren inkomna läkareintyg:

Att ledamoten af Riksdagens Andra Kammare v. häradshöfding Jacob Larsson, som lider af influensa, är oförmögen att för närvarande delta i riksdagsarbetet, intygas på heder och samvete.

Stockholm den 22 mars 1904.

*Gottfr. Ramberg.*  
Järnvägläkare.

## § 3.

Föredrogos hvar för sig Kungl. Maj:ts å kammarens bord hvilande propositioner till Riksdagen; och hänvisades därvid till bevillningsutskottet Kungl. Maj:ts proposition angående villkoren för postbefordran af tidningar och andra periodiska skrifter.

Till statsutskottet öfverlämnades härefter Kungl. Maj:ts propositioner:

angående beredande af ålderdomsunderstöd åt barnmorskor; och

angående anslag för iståndsättande af åtskilliga hamnanläggningar i Skåne.

Efter föredragning vidare af Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för påbörjande af fullständiga undersökningar rörande den så kallade inlandsbanan, begärdes ordet af

Herr Wallenberg, som yttrade: Herr talman! Nu föreliggande kungl. proposition kom på kammarens bord sent i går eftermiddag och har ännu icke blifvit i kammaren utdelad, så att man haft tillfälle att därom taga kännedom. Något liknande har inträffat vid ett par föregående fall under innevarande riksdag, och uppmärksamheten har då blifvit fäst på det olämpliga vid detta tillvägagångssätt.

Hvad särskildt beträffar den föreliggande frågan, synes det mig vara särdeles att beklaga, att kammarens ledamöter icke haft tillfälle att, om också helt ytligt, sätta sig in i hvad förevarande proposition har att förtälja. Ty det är utan tvifvel så, att beviljandet af det nu ifrågasatta anslaget till undersökning af denna bana innebär på sätt och vis att gifva på hand för framtiden, att Riksdagen vill vara med om att genomföra denna banbyggnad. Och det är just däri, som det synes mig, att något betänkligt ligger. Det förhåller sig ju så, att en dylik undersökning framkallar entusiasm icke allenast hos de personer, som verkställa densamma, utan äfven i alla de orter, där banan skulle komma att dragas fram. Och man har redan genom att påbörja en sådan undersökning satt i gång en drifkraft för att få till stånd själfva banbyggnadsarbetet.

Det synes nu vara af en viss vikt, att, innan dylika krafter sättas i rörelse, man skulle undersöka eller granska, hvart det slutligen skulle komma att leda. Och då förefaller det mig, som om man hade anledning ur Riksdagens och den allmänna ekonomiens synpunkter att se sig väl före, innan ett så stort arbete som det ifrågavarande under nu rådande förhållanden sättes i gång. Jag tror, att med afseende å järnvägsanläggningar är det nödvändigt, att vårt land under den närmaste tiden får något komma i ro; att de nuvarande järnvägarna få utveckla sig och att man icke förbiser den ekonomiska sidan af saken. Jag tror också, att, om man går för långt i afseende på storartade banbyggnadsföretag, kommer ett bakslag, ett bakslag, som kan komma att leda därhän, att äfven ganska viktiga angelägenheter beträffande våra järnvägar kunna komma att af Riksdagen upp- tagas med misstro.

Jag tror, att, om man gör ett öfverslag öfver det arbete, som här planeras, skall man finna, att det är så stort, att man väl kan behöfva taga i betraktande såväl landets ekonomiska bärkraft som de utsikter, som eventuellt kunna förefinnas för att få den föreslagna banan rentabel. Om man kan tillåta sig att vid bedömande häraf utgå från kostnaderna för andra stora banbyggnader, som tidigare ha varit före eller som nu senast blifvit fullbordade, nämligen i ena afseendet stora bergslagsbanan, som med en längd af 480 kilometer kostat omkring 48 millioner kronor, d. v. s. i rundt tal omkring 100,000 kronor per kilometer, eller å andra sidan den nu afslutade bansträckan mellan Gellivare och Riksgräusen, hvilken med en längd af 230 kilometer kostat inklusive rullande materiel 32 millioner kronor — där är sålunda summan 100,000 kronor per kilometer långt öfver-

skriden —, så skola vi finna, att, hvad den nu ifrågavarande banan beträffar mellan Näsberget på Gellivarebanan ned till bohusslänska kusten — en bana, som är öfver 1,500 kilometer lång — är det ett företag, som, innan det blifvit slutfördt, kommer att kosta minst 150 millioner kronor. Det är under sådana förhållanden, mina herrar, som det synes mig vara af en viss vikt att vid remissen af denna proposition göra en erinran till statsutskottet att väl se sig före i detta afseende.

Banan i fråga har sagts äga en stor militär betydelse. Men då jag ögnade igenom propositionen, medan den låg på bordet i går, fann jag, att militärerna icke vilja ha den del af banan, som nu är i fråga att undersöka, nämligen sträckningen mellan Sveg och Bohuslän, utan förslaget därom har framkommit af intresset inom de orter, banan skulle genomlöpa. Men det lider intet tvifvel, att om först detta intresse söder om Sveg blifvit tillgodosedt, komma kraftiga militära intressen till hjälp för att genomdrifva hela banan.

Därmed tror jag mig hafva påvisat, att vi få mycket starka krafter att göra med, som ha till syfte att genomdrifva denna stora banbyggnad, som nog kommer att *kosta minst 150 millioner kronor*.

Det är vid sådant förhållande, herr talman, som det synes mig, att från Andra Kammaren redan nu måste uttryckas den mening, att utskottet bör se sig väl före, innan det accepterar en undersökning af denna beskaffenhet, som kan leda oss in i så vidt omfattande omständigheter.

Herr Nordström i Stockholm: Herr talman, mina herrar! För öfver ett år sedan ingick järnvägsstyrelsen med anledning af framställningar från olika håll till Kungl. Maj:t med hemställan om anslag för en undersökning af den s. k. inlandsbanan, med hvilket ord då skulle förstås en bana, utgående söderifrån vid någon punkt på bohusslänska kusten genom Dalarne till Malung, vidare genom Jämtland, öster eller väster om Storsjön upp till Ströms vattudal och sedan fram till linien Gellivare—Luleå, eventuellt någon punkt söder om Boden. Enskilda personer hade dessförinnan sammanslutit sig och anskaffat medel till en okulär besiktning för en bana från bohusslänska kusten uppåt Dalarne, och andra enskilda personer hade också börjat en undersökning i Jämtland o. s. v.

I sammanhang med denna framställning uttalade järnvägsstyrelsen, att det vore nödvändigt att man samtidigt toge noga i öfvervägande, huru statens järnvägsbyggande borde fullföljas, så att hvad som inträffade vid slutet af den förra stora perioden af järnvägsbyggande, d. v. s. vid slutet af 1880- och början af 1890-talet, icke måtte upprepas. Då afskedades nämligen ingenjörer och arbetare, och allting skingrades och upplöstes. Sedermera inträffade ju återigen i slutet af 1890-talet och början af 1900-talet ett järnvägsbyggande i mycket stor skala. I slutet af 1890-talet hade t. ex. statens järnvägsstyrelse till sitt förfogande mera medel årligen till järnvägsbyggnader, än den någonsin förut haft. Då kände man starkt bristen på öfvadt befäl samt skickliga och vanda arbetare. Detta framhöll också järnvägsstyrelsen uti sin nämnda inlaga till Kungl. Maj:t. Dessa missförhål-

landen borde därför förebyggas, och man borde göra upp en enhetlig plan för järnvägsbyggandet.

För det närvarande föreligger icke allenast frågan om inlandsbanan, utan här är därjämte fråga om bibanor ifrån Elfsbyn till Piteå, ifrån vissa olika punkter på norra stambanan till Skellefteå, och det är vidare fråga om en bana Stockholm—Nyköping—Norrköping. Dessutom kan ju frågor uppstå om andra banbyggnader, som det framdeles kan blifva nödvändigt att staten skall utföra. Man har således i perspektiv en hel del järnvägsbyggnader för statens räkning, så det torde icke vara anledning antaga, att statens järnvägsbyggande skulle upphöra.

Det kan ju icke heller vara lämpligt, att allting skall lämnas åt den enskilda företagsamheten, ty då blir det slutligen en fullkomlig ovisshet uti tariff- och andra afseenden: ingen trafikant vet till slut hvad han skall betala, och det uppstår alldeles ohållbara förhållanden med för dyra järnvägsfrakter för trafikanterna o. s. v.

Meningen med järnvägarne är väl dock att befrämja landets utveckling i första rummet, och detta sker säkrast därigenom, att staten blir ägare till järnvägarne, bygger dem själf och inrättar det hela praktiskt för landets behof.

Uti den af mig först omnämnda inlagen hade man i fråga om kostnaderna för undersökningen rörande denna bana ifrån Bohuslän upp till Gellivarebanan kommit till en ganska hög slutsamma, detta beroende därpå, att det då icke allenast var fråga om att definitivt undersöka *en* viss sträckning, utan att det kunde komma i fråga att mellan de gifna ändpunkterna på dylikt sätt undersöka många sträckningar för att utröna, hvilken af dem som kunde vara lämpligast. Men därutaf att en sådan undersökning eventuellt skulle göras följer icke, att hela banbyggandet omedelbart skulle sättas i verkställighet, utan, som sagdt, denna framställning var åtföljd af ett förslag om upprättandet af en ordnad plan för ett *successivt* byggande af de banor, staten kunde antagas komma att utföra. På så sätt kunde kostnaderna fördelas på en lämplig följd af år. Härigenom skulle man vid uppgörandet af statsbudgeten kunna långt på förhand veta, att det och det året förestode ungefär den och den kostnaden för här nu afsedda ändamål, och man skulle då kunna undvika ekonomiska ryckningar, som under den tid, då ett intensivt järnvägsbyggande pågår, lätt kunna uppstå.

Emellertid föranledde järnvägsstyrelsens förenämnda inlaga icke någon Kungl. Maj:ts åtgärd för tillfället. Men i somras gjordes på nådig befallning en förberedande okulär undersökning genom Lapp-land från Gellivarebanan till Ströms vattudal i Jämtland, hvilken undersökning gaf vid handen, att omkostnaden för den definitiva undersökningen kunde i väsentlig mån inskränkas. Man fick nämligen då klart för sig ungefär hvilken sträckning, som borde väljas. Vidare hafva kostnaderna för en del ifrågasatta landsvägsundersökningar icke nu medtagits. Allt detta gör, att det förslag, som nu föreligger, kommit att sluta på en mycket mindre kostnadssumma än det föregående.

Det har vidare visat sig en tendens att draga banor öfver skogstrakterna i Värmland och Dalarne åt norska sidan till och att såmedelst jämväl draga exporten åt det hållet. Detta är äfven ett moment att

ta i betraktande, när man skall bedöma, huruvida staten bör göra den undersökning, som här är i fråga. För min del tror jag därför, att Riksdagen bör med uppmärksamhet och välvilja bedöma den föreliggande frågan.

Den siste ärade talaren anförde några siffror; han sade, att bergslagsbanan kostade så och så mycket att utföra, att den var så och så lång — jag vill nu icke citera dessa hans siffror — samt att riksgränsbanan, banan Gellivare—Riksgränsen, kostat 32 millioner kronor. Men bergslagsbanan kan icke jämföras med riksgränsbanan beträffande pris och byggnadssvårigheter.

Det är visserligen sant, att den summa, å hvilken Kirunabolaget har att erlägga ränta, utgör omkring 32,000,000 kronor, men banans byggande och utförande har icke kostat detta belopp. Ty i fråga om denna bana stadgas i kontraktet emellan staten och bolaget ett särskildt villkor, nämligen att bolaget skall betala ränta äfven på räntan å de medel, som under själfva byggnadstiden användas. Denna sistnämnda ränta har gått upp till 2,400,000 kronor. Kostnaden för själfva utförandet belöpte sig däremot till vid pass 29,900,000 kronor. Läger man därtill den upplupna räntan 2,400,000 kronor, så kommer man upp till ett belopp af 32,000,000 kronor och litet till, hvarå bolaget således har att betala ränta. Men banans utförande kostade icke så mycket.

Jag vill på det allra varmaste anhålla, att kammaren måtte med största benägna uppmärksamhet följa det förslag till undersökning af en inlandsbana, som nu här blifvit framlagdt.

Herr Biesert: Herr talman, mina herrar! Jag skall gärna instämma i hvad den förste ärade talaren på stockholmsbanken sade därom, att då det gäller statens järnvägsbyggande, måste man framgå med stor varsamhet och försiktighet, så att man icke kastar sig in på stora företag, som gå öfver landets ekonomiska bärkraft. Jag hade i går, då Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition låg på bordet, tillfälle att taga del af hvad föredragande departementschefen anförte till statsrådsprotokollet, och jag fann då, att han däri med styrka framhåller just den synpunkt, som herr Wallenberg här framdragit. Men å andra sidan vill jag säga det, att den synpunkt, herr Wallenberg framhöll, icke får vara så afgörande, att man utan vidare fränsäger sig sådana undersökningar, som här äro i fråga.

Jag skall be att få till kammaren lämna några upplysningar, som också mycket riktigt återfinnas i departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet, och som äfven här nyss af herr Nordström blifvit berörda, då han talade om förhållandena i södra Dalarne. Förhållandet är det, att till följd af det geografiska läget skulle den genaste utfartsvägen till hafvet från dessa trakter gå genom Norge till Kristianiafjordens hamnar. I denna kuststräcka af Norge finnas stora träförädlingsverk. Dessa träförädlingsverk hafva så småningom utvecklat sig så, att det virke, som Glommen kan lämna — och det är visserligen ganska stora mängder — icke längre räcker till. Man har därför riktat sina blickar på Dalarnes och Värmlands skogar, i hopp att därifrån på tvärbanor kunna fylla sitt behof af råvaror, i den mån detta behof icke



kan tillgodoses inom Norge, och undersökningar hafva redan verkställt för dessa s. k. tvärbanor. Det är nu gifvet, att befolkningen i dessa trakter af vårt land skall med stort intresse betrakta de förslag, som från norskt håll komma fram om byggande af dessa tvärbanor. Folket är i sådana ekonomiska villkor, att det icke kan tänka mycket på att själf åstadkomma några järnvägskommunikationer af betydelse. Det skulle således bli norska penningar, för hvilka dessa tvärbanor byggdes, och norska intressen, som skulle dirigera deras trafik och bestämma deras taxor och dylikt. Det synes mig under sådana förhållanden vara icke allenast lämpligt, utan också nödvändigt, att svenska staten å sin sida gör, hvad den kan för att åtminstone undersöka och utreda, huruvida det finnes möjlighet att åstadkomma en för svenska staten gynnsammare anordning af järnvägskommunikationerna i dessa trakter, än hvad som skulle bli fallet, om tvärbanorna komme till stånd. Det är särskildt dessa förhållanden, som jag vill lägga statsutskottet på hjärtat att beakta, då det gäller att bedöma Kungl. Maj:ts föreliggande proposition.

Herr Wallenberg: Den föregående ärade talaren har framhållit, att det är åtskilliga synpunkter, som, enligt hans förmenande, skult vara synnerligen viktiga, då det gäller att bedöma den förevarande frågan om en undersökning. Om det, såsom han erinrade och såsom förut blifvit framhållet af generaldirektör Nordström, också är viktigt att öfverblicka det hela, så vill jag gärna vidgå, att den satsen kan vara riktig i allmänhet. Men då bör den också tillämpas med *alla* dess konsekvenser. Hade man här gjort detta, så skulle den kungl. propositionen hafva gått ut därpå, att Kungl. Maj:t äskat anslag för att göra undersökningar angående behöfligheten af järnvägsanläggningar under de närmaste tio åren i rikets *alla delar* och icke allenast för undersökningar rörande denna bana. Hade så skett, vore den gjorda erinran riktig. Men det är nog så — och det vill jag slå fast — att detta förslag, såsom och generaldirektör Nordströms yttrande gaf vid handen, innebär ett »*perspektiv för det kommande i afseende på järnvägsbyggande*».

Herr Ödman: Herr talman, mina herrar! Då denna kungl. proposition utdelats så nyligen, att man knappast haft tid att genomläsa densamma, kan det synas något tidigt att redan nu yttra sig rörande densamma. På grund af det stora behovet af en sådan undersökning, vill jag emellertid för min del göra det, ehuru endast i allmänna ordalag.

Mig synes denna fråga icke hafva kommit en dag för tidigt, utan väl något sent. Vi hafva här mycket stora intressen att tillvarataga. Ser man på en järnvägskarta, så finner man en ofantligt stor, hvit fläck på nordvästra landgränsen, hvilken således är alldeles vanlottad på järnvägskommunikationer. För befolkningen i dessa trakter är det till och med svårt att förskaffa sig lifsmedel, hvilka måste tagas öfver Norge med norska järnvägar. Och dock finnas i dessa trakter stora skogar och kraftiga vattenfall, hvilka man skulle kunna tillgodogöra sig! Det är minst halfva Sverige, denna bana skulle gå igenom! Hvilka stora utvecklingsmöjligheter finnas icke där! Jag vill fråga:

»Hafva vi verkligen råd att längre undvara dessa landsdelar?» Här talas om emigrationen och huru man skall råda bot på densamma. Jo, låt oss utsträcka våra järnvägar till dessa öde trakter, låt oss där uppe skapa utvecklingsmöjligheter! Då skola vi få nog att sysselsätta våra arbetskrafter på: först och främst vid själva järnvägsbyggandet och sedan vid de industriella verk, som helt visst komma att uppstå där uppe vid forsar och vattenfall. Hvilka ekonomiska resurser innebära icke dessa stora skogar, som finnas där uppe, och alla dessa stora malmfält, som troligen komma att upptäckas!

Om vi se på vår järnvägskarta — jag återgår till den —, så se vi, huru illa det är ställdt med våra järnvägars anknötning till våra isfria hamnar. Större delen af våra järnvägar leda icke till isfria hamnar i Sverige, utan till isfria hamnar i Norge. En af dessa norska hamnar är Narvik, dit järnvägen Luleå—Ofoten leder. Gå vi sedan till järnvägen Sundsvall—Östersund, så leder den till Trondhem. Och västra stambanan leder öfver Charlottenberg till Kristiania. Och slutligen finna vi, att Dalslandsbanan leder icke till hamn i Sverige, utan till Fredrikshald och Fredriksstad.

Jag frågar, om det kan vara riktigt att fortsätta på sådant sätt, att vi skola ha våra landningsplatser i ett annat land, låt vara ett broderland. Jag tror icke det är lämpligt, särskildt om man betänker, att vi ha isfria hamnar på vår västra kust.

Det är icke småsaker, det här gäller. Antag, att en politisk brytning skulle uppkomma, så stå vi beroende af vårt grannland, då vi icke ha dessa platser inom egna landområden.

Dessutom vill jag fästa uppmärksamheten på ännu ett förhållande. Vårt hafsfiske, särskildt vårt bohusslänska hafsfiske, skulle erhålla en viktig häfstång för sin utveckling, om direkt förbindelse med dessa skogstrakter kunde åstadkommas.

Jag kan sålunda icke finna annat, än att en undersökning af dessa förhållanden skulle vara af största vikt och beröra ett mycket stort statsintresse, och har därför, herr talman, velat bifoga dessa ord vid propositionens remiss till statsutskottet.

Herr *Ahlstrand* instämde häruti.

Herr *Matsson*: Herr talman! Den förste ärade talaren på stockholmsbänken framhöll, att man må se sig väl för, innan man sätter i gång ett så omfattande företag som det nu ifrågasatta. Jag vill instämma i denna maning under framhållande af att man icke alltid sett sig väl för vid utvidgandet af vårt järnvägsnät. Man har utan någon generell plan inlöst en järnvägsbit här och en annan där och i följd däraf blifvit tvungen att efter hand inlösa ytterligare andra för att få sammanhang i kommunikationslederna. Sådana frågor föreligga ju äfven i dag till kammarens afgörande. Jag anser det fördenskull synnerligen välbetänkt, att man handlar med planmässighet i fråga om järnvägsbyggandet i stället för att fortfarande som hittills ofta har skett åt staten förvärfva enskilda järnvägar utan någon genomgående plan.

Det har förut under debatten här framhållits, att det nu före-

liggande förslaget är en sammanfattning af flera förslag, som tid efter annan framkommit från enskilda och korporationer. Dessa små förslag skulle utan tvifvel efter hand bryta sig igenom. Det synes mig då välbetänt, att de blefve betraktade i ett sammanhang i stället för att afgöras hvart för sig själfständigt.

Om man kastar en blick på den karta, som åtföljer den just nu i kammaren utdelade nådiga propositionen, så måste man finna, att de delar af vårt land, där den nu projekterade järnvägsanläggningen skulle försiggå, äro i fullständig saknad af tidsenliga kommunikationer, och man kommer därvid till den uppfattningen, att järnvägsbyggandet under närmaste framtiden må ske ungefär i enlighet med den plan, som här är ifrågasatt.

Vill man realisera tanken att bevara Sverige åt svenskarne, så är det ur den allmänna ekonomiens synpunkt synnerligen viktigt, att vi så ordna våra järnvägskommunikationer, att svenskarne kunna tillgodogöra sig landets tillgångar och dess egen konsumtionsförmåga i stället för att i detta hänseende för mycket vara hänvisade till vårt grannland.

Under instämmande med den ärade talare, som här förut förordadt den kungl. propositionen till antagande, ber äfven jag att hos utskottet på det varmaste få förorda densamma.

Vidare anfördes ej. Kammaren beslöt hänvisa ifrågavarande proposition jämte de i anledning af densamma afgifna yttranden till statsutskottet.

Härefter föredrogos och remitterades till statsutskottet Kungl. Maj:ts propositioner:

angående bidrag af statsmedel till åstadkommande af en järnväg från Borgholm till Böda å Öland; och

angående disposition af indragna militiebostället Furuby n:is 2 och 3 i Uppsala län.

#### § 4.

Efter föredragning härupå af de på kammarens bord hvilande motioner hänvisades:

herr *S. A. K. Natt och Dags* motion, n:o 235, till statsutskottet;

herr *K. Starbäcks* motion, n:o 236, till Riksdagens särskilda utskott n:o 1;

herr *A. Hedins* motion, n:o 237, till kammarens tillfälliga utskott n:o 1; och

herr *P. P. Waldenströms* motion, n:o 238, till Riksdagens särskilda utskott n:o 2.

#### § 5.

Vidare föredrogs, men bordlades åter lagutskottets utlåtande n:o 38.

## § 6.

Företogs till behandling statsutskottets memorial, n:o 49, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut i vissa frågor rörande anslag under riksstatens åttonde hufvudtitel.

*Punkten 1:o).*

Den föreslagna voteringspropositionen godkändes.

*Punkten 2:o).*

Utskottets hemställan bifölls.

Efter föredragning häruppå af den i *punkten 3:o)* föreslagna voteringspropositionen, begärdes ordet af

Herr vice talmannen Pehrson, som yttrade: Herr talman! Vid behandlingen af detta ärende i statsutskottet voro herr Hans Andersson i Nöbbelöf och jag förhindrade af annat Riksdagens uppdrag att närvara vid beslutets fattande. Visserligen blefvo vi i tillfälle att uttala vår mening i frågan, men fingo icke af anledning, som är nämnd, deltaga i själfva beslutet. Hade så varit fallet, så vet jag med säkerhet, att jag för min del stätt antecknad som reservant mot detta utskottets beslut, och jag tror mig ha anledning säga, att samma förhållande skulle ägt rum beträffande herr Hans Andersson.

Jag ber nu att få anföra några skäl, som jag har för att icke bifalla denna utskottets hemställan.

Kungl. Maj:t hade under åttonde hufvudtiteln föreslagit Riksdagen att

»dels, med godkännande af förutnämnda, i det större akademiska konsistoriets i Uppsala protokoll för den 19 september 1903 intagna öfverenskommelse rörande den af studentkåren erbjudna gåfva å 80,000 kronor, bevilja ett anslag å 210,840 kronor att, jämte erforderlig del af samma gåfva och sedan den i öfverenskommelsen angifna deposition ägt rum, användas till uppförande af gymnastikbyggnad vid universitetet i Uppsala, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med uppgjorda ritningar och förslag,

dels af berörda anslag på extra stat för år 1905 anvisa ett belopp af 70,000 kronor,

dels ock medgifva, att till utrymme för idrottsplats må åt universitetet upplåtas ett å uppgjord situationsplan angifvet jordområde om 3,42 hektar af de landshöfdingen i Uppsala län förut på lön anslagna, numera till statsverket indragna löningsjordarna inom Uppsala stads område, att tillträdas den 14 mars 1905.»

Om denna Kungl. Maj:ts framställning ha kamrarne, som känt, fattat olika beslut. Första Kammaren har nämligen bifallit Kungl. Maj:ts framställning, under det att densamma blifvit afslagen af Andra Kammaren. På grund häraf föreslås nu gemensam votering för att lösa frågan. Man har då att se till, om den verkliga kan och bör

lösas på den gemensamma voteringens väg. Kamrarne ha fattat olika beslut angående ifrågasatt upplåtelse af jord till utrymme för idrottsplatsen. Och om detta kan enligt den praxis, som hittills — såvidt jag känner — varit gällande, hvarken sammanjämkning eller gemensam votering äga rum. Återstår att se till, om det kan gemensamt voteras om själfva anslaget.

Anslaget är afsedt att beviljas till uppförande af gymnastikbyggnad med godkännande i sammanhang därmed af öfverenskommelsen rörande en af studentkåren erbjuden gåfva, som är beroende af den ifrågasatta jordupplåtelsen. Det förefaller mig, att just den omständigheten, att anslaget är beroende af jordupplåtelsen, gör, att man icke heller skulle kunna voteras gemensamt om själfva anslaget. Ty om så skulle vara fallet, att man vid sådant omedelbart sammanhang, som här äger rum mellan jordupplåtelsen och anslaget, skulle kunna rösta gemensamt, hvad hindrar då, att man på den gemensamma voteringens väg skulle kunna afhända staten hvilka jordområden som helst? Detta förhållande styrker mig ytterligare i min uppfattning.

Då jag för min del ser en verklig fara i att Riksdagen slår in på den vägen, så kan jag icke annat än yrka afslag på utskottets hemställan, ett yrkande, som jag härmed ber att få framställa.

Herr Nilsson i Skärhus: Herr talman, mina herrar! Då icke mer än en reservant antecknat sig som sådan, så vill jag tillkännagifva, att vi inom utskottet voro tio, som röstade mot att denna fråga skulle göras till föremål för gemensam votering. Inom afdelningen uttalade jag redan i början denna mening, men kom då att stå ensam därom. Men sedan uppsattes alternativa förslag, och då blef majoritet för den meningen, att gemensam votering skulle äga rum.

På de skäl, som nu framhållits af herr vice talmannen, skall jag be att få yrka afslag å denna punkt.

Herr Hedin: Herr talman! Min mening är, att vi icke kunna rösta gemensamt i frågan. I det afseendet instämmer jag med vice talmannen och reservanten mot utskottsutlåtandet. Men jag beklagar, att det skall vara så, emedan eljest vid gemensam votering propositionen skulle fått ett så eftertryckligt svar, att vi väl för en längre framtid varit skyddade från att mottaga någon sådan.

Den förhoppningen vill jag uttala, att aldrig till Riksdagen måtte framkomma en proposition, som har någorlunda likhet med den, som nu blifvit afslagen.

Jag instämmer i herr vice talmannens yrkande.

Vidare anfördes ej. Den föreslagna voteringspropositionen blef af kammaren ogillad.

*Punkten 4:o).*

Den föreslagna voteringspropositionen godkändes.

## § 7.

Statsutskottets härefter föredragna utlåtande n:o 47, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om an-

slag till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee, blef af kammaren godkändt.

## § 8.

*I fråga om förvärfvande af väckta motioner i fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.* Till afgörande förelåg statsutskottets utlåtande n:o 48, i anledning af väckta motioner i fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.

*Punkten 1:o).*

I en inom Andra Kammaren af herr *G. W. Roos m. fl.* väckt motion, n:o 84, hade hemställts, att Riksdagen ville besluta att, därest inom utgången af år 1904 ett bolag blefve bildadt för anläggning i hufvudsaklig öfverensstämmelse med i motionen omförmälda planer och kostnadsförslag af normalspärig järnväg från Emmaboda station å Karlskrona—Växjö järnväg till Hultsfreds station å Nässjö—Oskarshamns järnväg och därest inom utgången af år 1905 samma järnvägsföretags fullbordande kunde anses tryggadt, i det bolag, som sålunda bildades och under de villkor, som kunde bestämmas, teckna aktier till belopp af en million fem hundra tusen (1,500,000) kronor.

Utskottet hemställde, att förevarande, af herrar Roos m. fl. väckta motion icke måtte vinna Riksdagens bifall.

Utskottets hemställan upplästes, hvarefter ordet begärdes af:

Herr Roos, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Om man tager hänsyn till det sätt, hvarpå i vårt land staten bidrager till järnvägsanläggningar, kan man indela dessa i tre kategorier. Den första kategorien skulle då omfatta de banor, som staten anlagt, den andra de järnvägar, till hvilka staten lämnar fri grustäkt m. m. å sina domäner och till hvilka staten dessutom lämnar lån, motsvarande högst halfva anläggningskostnaden, och till den tredje kategorien slutligen skulle hänföras de banor, till hvilka staten endast lämnar den nyss omnämnda fria grustäkten m. fl. förmåner. Huruvida en ifrågasatt ny järnväg bör komma under den första kategorien, beror naturligtvis därpå, huruvida den är en särskildt viktig trafikled, en hufvudpulsåder för samfärdseln.

En ärad talare på stockholmsbänken, herr Nordström, har i dag sagt, att, där järnvägsanläggningarna öfverlämnas helt och hållet åt den enskilda företagsamheten, man får ett verkligt kaos i många hänseenden. Om han velat nämna ett exempel härpå, tror jag icke han kunnat få ett bättre än järnvägsförhållandena i sydöstra Sverige. Vi hafva där fyra olika spårvidder, hvilket bland annat förorsakar, att i Växjö mötas järnvägar med tre olika spårvidder och på andra ställen järnbanor med två olika spårvidder, och att, när man reser kustbanan mellan Kalmar och Karlskrona, man får resa halfva vägen på en bana med en spårvidd och andra hälften på en bana med en annan spårvidd. Skulle en resande från Norrköping till Karlskrona vilja se kusttrakten

och därför färdas de banor, som gå närmast kusten, skulle han först resa från Norrköping till Norsholm på den bredspåriga statsbanan, därifrån till Hultsfred på en smalspårig bana med den vanliga östgöta-spårvidden, vidare från Hultsfred till Berga å normalspårig bana och sedan till Torsås åter på en smalspårig järnväg, hvarefter han å sträckan Torsås—Karlskrona skulle göra bekänskap med det smalspåriga system, som utmärker kustbanan genom Blekinge med bibanor. Jag tror, att detta är tillräckligt för att kunna påstå, att förhållandena i sydöstra Sverige utgöra den skarpaste illustration till det af herr Nordström nyss fälda yttrandet. Vi hafva i vår landsdel icke någon annan järnväg än den sista, hvilken jag nu omnämnde, som är dragen från norr till söder. Vi hafva några banor, som äro dragna från öster till väster och från nordväst till sydost, men, såsom nämndt, icke någon hufvudlinje från norr till söder.

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.*  
(Forts.)

Detta är dock ett ganska egendomligt förhållande. Redan öfverste Nils Ericson, som på sin tid var en af dem, som kanske bäst hade ögat öppet för betydelsen af ett järnvägsnät i Sverige, yrkade på att södra Sverige skulle få två stambanor i riktning från norr till söder. Striderna i detta hänseende gjorde dock, att det blef blott en, nämligen banan från Norrköping öfver Alfvesta och till Malmö. Sedan hafva emellertid väster om denna anlagts tre olika banor, nämligen den af statsverket numera inlösta västkustbanan, vidare den under byggnad varande s. k. västra centralbanan och slutligen banan öfver Vaggeryd och Värnamo. I sydöstra Sverige däremot hafva vi i följd af vår fattigdom icke kunnat åstadkomma den högst nödvändiga linje, hvarom här är fråga. Vi hafva dock skogar och vattenfall och duktigt folk, och vi skulle kunna åstadkomma en uppblomstring i industriellt och andra hänseenden, men ett af de viktigaste medlen härför, de nödvändiga förbindelselederna, sakna vi, så länge vi äro i mistning af en stambana.

Vid föregående tillfällen, nämligen under åren 1898 och 1899, hafva i Riksdagen väckts motioner ungefär i samma riktning som den nu föreliggande, d. v. s. man yrkade då på åstadkommande af en statsbana direkt från Linköping till Karlskrona. I dessa motioner framhölls starkt betydelsen af en sådan bana i strategiskt afseende, och man måste medgifva, att denna betydelse är synnerligen stor. Om vi skulle nödgas verkställa en mobilisering, skulle all trafik mellan Stockholm och södra Sverige i båda riktningarna ske på den enkelspåriga bana, som går öfver Norrköping, Nässjö och Alfvesta. Skulle vi däremot så småningom få ännu en förbindelseled mellan Stockholm och Karlskrona, nämligen, såsom under debatten om inlandsbanan antyddes, från Stockholm till Nyköping, därifrån till Norrköping, vidare dubbelspår mellan Norrköping och Linköping, därifrån öfver Vimmerby till Hultsfred, vidare den nu ifrågavarande banan från Hultsfred till Emmaboda och därifrån till Karlskrona, skulle en stor del af trafiken mellan denna vår örlogsbamn och Stockholm, hvilken under nuvarande förhållanden skulle belasta banan öfver Nässjö och Alfvesta, kunna upptagas af den nya linjen. Nu höres visserligen mycket tal därom, att örlogshamnen Karlskrona skulle indragas eller åtminstone där förlagda krigsfartyg flyttas till Stockholm. Mig synes detta emellertid vara ett lättsinnigt tal. Svenska staten har i Karlskrona nedlagt, efter hvad jag tror mig

*I fråga om  
förvärfande  
åt staten af  
vissa enskilda  
järnvägar  
m. m.  
(Forts.)*

kunna säga, åtminstone 30 millioner kronor på dockor, hamnanläggningar, magasin, byggnader och annat. Blott denna omständighet gör, att man väl icke bör slopa denna station. Men härtill kommer, att vi ju icke veta, om en blifvande fiende kommer från öster eller väster. Kommer han från väster, kan det vara förmånligt att just hafva fartyg så långt söderut som i Karlskrona för att kunna skynda till västkustens och särskildt Göteborgs försvar, hvilket ju skulle taga en alltför lång tid, om vår flotta läge, kanske infrusen, i Stockholm. Man har nu visserligen sagt, att Karlskrona är så lätt att blockera, emedan det endast har två inlopp, men det torde vara allmänt känt, att det icke är någon svårighet att erhålla ett tredje inlopp och det för en kostnad, som skulle understiga halfva kostnaden för ett enda pansarfartyg. Det har talats om denna sak i många år, ehuru, såvidt allmänheten känner, det hittills icke blifvit något åtgjort åt saken, men jag hoppas, att Kungl. Maj:ts regering snart skall finna tiden vara inne att vidtaga åtgärder i detta afseende. — Detta var nu delvis en digression från ämnet, men om jag emellertid sammanfattar hvad jag nyss yttrade om banans betydelse i afseende på trafikförhållandena för en stor landsdel samt banans strategiska betydelse, tror jag, att man kan vara berättigad att påstå, att banan Linköping—Karlskrona bör vara statsbana. Nu äro emellertid vissa af de färdigbyggda delarne af denna bansträcka privatbanor, och då det icke torde kunna ifrågasättas, att staten skulle bygga en bana emellan två privatstationer, såsom förhållandet är med Hultsfred och Emmaboda, så hafva motionärerna i stället tänkt sig, att staten skulle teckna en fjärdedel af anläggningskostnaden i aktier. Statsutskottet har funnit detta sätt för nytt och obepöfvadt och icke vågat tillstyrka detsamma. Statsutskottet jämför denna bana med andra privatbanor, som få lån af staten. Jag påstår däremot, att banan icke är jämförlig med dessa banor utan med en statsbana, för hvilka staten bestrider hela kostnaden, medan här endast är fråga om en fjärdedel. I Danmark, hvars inbyggare ju ha namn om sig att vara ett praktiskt och förståndigt folk, har man beträdd denna väg. Det finnes där en lag angående vissa bananläggningar, som jag nu har här framför mig, och den omtalar en mängd fall, där staten tecknat aktier till halfva anläggningskostnaden. Man har där funnit, liksom öfverallt annorstädes erfarenheten äfven torde ha visat, att staten bygger dyrt, vare sig det är fråga om hus, vägar, hamnar eller järnvägar. Då icke af särskilda skäl staten bör själf utföra ett byggnadsarbete, blir det därför ekonomiskt fördelaktigt, om det öfverlämnas åt den enskilda företagsamheten att utföra detsamma och staten lämnar sitt bidrag därtill i form af aktieteckning.

Kungl. Maj:t synes äfven ha omfattat denna tanke, då Kungl. Maj:t å gårdagen framlade proposition om aktieteckning i en järnväg mellan Böda och Borghelm på Öland, hvilken liksom nu ifrågavarande järnväg icke skulle anknyta sig till statsbanan.

Vi hafva i vår motion nämnt, att alla län på fastlandet i Sverige utom Kalmar och Blekinge äga statsbanor. Jag skulle härtill vilja lägga, att Västernorrlands, Västerbottens, Norrbottens och Jämtlands län med en sammanlagd befolkning af mellan 6- och 700,000 personer,



hafva öfver 1,600 km. statsbanor. Sydöstra Sverige med en befolkning mellan 6- och 700,000 har icke en kilometer. Nu talar man om de stora utvecklingsmöjligheterna i Norrland, och att Norrland är vårt framtidsland. Men, mina herrar, det är icke sant. Vårt framtidsland är större. Det heter Sverige. Och öfverallt vare sig i den ena eller den andra landsdelen, där utvecklingsmöjligheter finnas, öfverallt har staten att på lämpligt sätt träda emellan. Statsutskottet är ju den institution, som skall framför alla andra tillvarataga sparsamhetens kraf. Det är ju fullkomligt rätt och på sin plats, och jag tror, att vi alla äro tack samma mot statsutskottet, då det fyller sin plikt i det hänseendet. Men i detta fall är det min mening, att statsutskottet icke tillvaratagit sparsamhetens kraf, då det afstyrkt detta förslag. Det är icke sparsamhet att låta en stor landsdels naturliga tillgångar i brist af vägar icke få sin rätta utveckling. Icke heller är det sparsamhet att låta alla de stora utgifter och kostnader på vårt försvar, som vi nedlagt på örlogsstationen i Karlskrona, blifva möjligen tillspillogifna till följd af saknaden af kommunikationsmedel. Och till slut må man kunna säga, att det icke heller är sparsamhet att icke åtminstone försöka nya utvägar att förbättra statens ekonomi, såsom här är fallet.

Herr talman, jag tillåter mig yrka bifall till den af mig m. fl. i ämnet afgifna motionen.

Med herr Roos förenade sig herrar *Johansson* i Berga, *Jonsson* i Skog, *Lundell*, *Danielsson*, *Eriksson* i Lindehult, *Risberg* och *Lindvall*.

Herr vice talmannen Pehrson: Herr talman! Som känt är, har Riksdagen hittills understödt anläggningar af enskilda järnvägar företrädesvis, ja, jag skulle kunna säga nära nog uteslutande, genom län, beräknade till halfva den beräknade anläggningskostnaden. Jag behöfver icke nämna hvad som är allmänt känt och erkänt, nämligen att detta sätt att understödja det enskilda järnvägsbyggandet i landet har visat sig vara ett godt sätt, godt därför att man har sett, att det fordras, såsom helt naturligt är, att de enskilde och kommunerna skola vara så pass intresserade, att de kunna och vilja bidraga med halfva anläggningskostnaden. Detta sistnämnda innebär ju också, att företaget, ekonomiskt sedt, har en sådan bärighet, att man kan ha all anledning att tro, att i *längden* åtminstone det skall bära sig. Det är ju af mycket stor betydelse icke allenast för de enskilde, utan äfven för staten, att man icke åstadkommer sådana företag under annan form, än att de i ekonomiskt afseende komma att bära sig, helst inom den närmaste framtiden, men i hvarje fall sedan de varit i gång under en tid. Nu föreslår den ärade motionären ett nytt sätt, på hvilket staten skulle understödja enskilda järnvägsanläggningar, nämligen genom aktieteckning. Staten skulle således slå in, som jag nyss antydde, på en helt ny väg för understöd utaf det enskilda järnvägsbyggandet i landet, och detta genom att teckna aktier. Vid besvarandet utaf motionärens framställning synes det mig, som om man har att taga i noga öfvervägande, huruvida det sätt, hvarpå staten hittills understödt de enskilde järnvägsbyggarne i landet, kan sägas

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.*  
(Forts.)

vara tillfredsställande eller icke. På den frågan vill jag svara, att det kan anses tillfredsställande. Vidare lär man icke gärna med skäl kunna säga, att man bör forcera de enskildes järnvägsbyggande, och icke heller att man skulle kunna bygga de enskilda järnvägarna på lösare grunder, än förhållandena ha varit. Men båda dessa fallen skulle inträffa enligt min mening genom ett bifall nu till motionärens framställning. Ingen lär väl göra sig den föreställningen, att Riksdagen skulle komma att stanna med att teckna aktier endast i järnvägen Hultsfred—Emmaboda, utan har Riksdagen en gång slagit in på den vägen, så nog får den hålla lunken ut, och hvar man komme att stanna, det kunna vi för närvarande icke förutse, men att det blefve långt till målet, det tror jag vi kunna vara ense om.

Det gör mig ondt att behöfva uttala detta emot den ärade motionären, ty jag likasom han intresserar mig mycket för att den s. k. östra centralbanan måtte komma till stånd. Men huru mycket intresserad jag än må vara i detta, får jag icke se på den frågan endast i och för sig, utan jag måste tänka på, om jag vill tillämpa andra grunder, andra bestämmelser för statens mellankomst här än dem, som jag vill vara med om att tillämpa för landet i allmänhet. Utaf hvad jag redan anfört anser jag för min del det vara en mycket farlig väg, som motionären nu i det afseendet föreslår oss att beträda. Och kanske man skulle också kunna säga, att särskildt i detta fall det kunde vara ett dåligt exempel man skulle ge. Motionären föreslår nu, att statens mellankomst genom aktieteckning skulle utgöra  $\frac{1}{4}$ , i rundt tal räknadt, af anläggningskostnaden. Och det bolag, som skulle komma att bygga järnvägen, skulle behöfva att vid sidan af denna statens, de enskildes och kommunernas aktieteckning upplåna återstoden af anläggningskostnaden. Lån skulle således dessutom tarvas till hälften af anläggningskostnaden. Det ligger mycket nära till hands att i detta ögonblick tro, att det skulle bli staten, som skulle lämna detta lån. Omöjligt är det icke. Om emellertid så inträffade, då vore staten intresserad i denna järnväg till  $\frac{3}{4}$  af dess anläggningskostnad, nämligen  $\frac{1}{4}$  genom aktieteckning och hälften genom lån. Nu är det väl så, att det här ifrågasatta företaget hvilat på svag ekonomisk grund. Jag tror man kan säga det. Jag vill icke upptaga till besvarande i detalj hvad den ärade motionären här har anfört. Men om jag ville försöka mig på det, tror jag, att jag skulle kunna visa andra synpunkter i det fallet än hvad han framdrog. Men är det riktigt, att företaget är byggdt i ekonomiskt afseende på svag grund, så ligger också den tanken nära, att om staten nu befrämjar dess tillkomst på sätt motionären föreslår, skall den dagen icke vara långt aflägsen, när det blir staten, som får bli ägare af banan, och då ett sådant förfaringsätt strider helt och hållet emot min uppfattning rörande förhållandet emellan staten och de enskilda järnvägarna i allmänhet, så kan jag icke annat, herr talman, än yrka bifall till statsutskottets afstyrkande framställning.

Ytterligare förekom ej. Efter af herr talmannen framställda propositioner å de under öfverläggningen gjorda yrkandena biföll kamraren utskottets hemställan.

*Punkten 2:o).*

I lika lydande motioner, som blifvit väckta, n:o 23 i Första Kam-maren af herr *A. F. Hummel* och n:o 60 i Andra Kam-maren af herr *K. H. Bergendahl*, hade föreslagits:

dels att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t ej mindre — för den händelse Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag uppå därom gjord framställning icke funnes villigt medgifva lämplig förlängning af den tid, inom hvilken bolagets järn-väg finge af staten i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i punkt 11 a) uti den för bolaget den 22 maj 1891 meddelade koncession stad-gade villkor inlösas — gå i författning om ifrågavarande järnvägs in-lösen för statsverkets räkning före den 15 december innevarande år samt vidtaga de åtgärder i öfrigt, som i följd af sådan inlösen på-kallades, än äfven, efter verkställd utredning af kostnaderna och vill-koren i öfrigt för inlösen af Borås—Alfvesta, Växjö—Alfvesta och Karlskrona—Växjö järnvägar, så snart ske kunde, för Riksdagen fram-lägga det förslag, hvartill nämnda utredning föranledde, med uppgift tillika å kostnaden för samtliga ifrågavarande banors försättande i statsbanemässigt skick;

dels ock att Riksdagen ville för eventuell inlösen af Göteborg—Borås järnväg ställa ett förslagsanslag å 5,500,000 kronor till Kungl. Maj:ts förfogande.

Vidare hade herr *J. A. Sjö* i en inom Andra Kam-maren väckt motion, n:o 146, hemställt,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes, i sammanhang med väckt förslag om utredning och eventuell inlösen för statens räkning af Göteborg—Borås—Alfvesta-järnvägarne, äfven låta verkställa utredning för byggnad och fortsätt-ning af järnväg för statens räkning från Alfvesta till Karlskrona samt till nästkommande Riksdag framlägga förslag härför, och nu ställa till Kungl. Maj:ts förfogande det belopp, som erfordrades för uppgörande af förslag för ifrågavarande järnvägsbyggnad.

Utskottet hemställde:

a) att herrar Hummels och Bergendahls ifrågavarande motioner icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda; och

b) att ej heller herr Sjös i ämnet väckta motion måtte föranleda till någon Riksdagens åtgärd.

Reservation hade emellertid afgifvits af herrar *Bohnstedt*, grefve *Taube*, *Lilliesköld*, *Olsén*, *von Friesen*, *Sjö* och *Ödman*, hvilka ansett, att utskottet bort hemställa:

a) att Riksdagen, i anledning af herrar Hummels och Bergendahls förevarande motioner, måtte

dels i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville gå i författning om inlösen för statens räkning af Göteborg—Borås järnväg i enlighet med det i punkten 11:o af koncessionen för denna järnväg under a) upptagna villkor äfvensom vidtaga de åtgärder i öfrigt, som af sådan inlösen pakallades,

*I fråga om  
förvärfvande  
åt staten af  
vissa enskilda  
järnvägar  
m. m.*

(Forts.)

*I fråga om  
förvärfvande  
åt staten af  
vissa enskilda  
järnvägar  
m. m.  
(Forts.)*

dels och bemyndiga riksgäldskontoret att till Kungl. Maj:t på rekvisition utbetala de medel, som för inlösen af järnvägen enligt nämnda villkor erfordrades;

b) att hvad i öfrigt i herrar Hummels och Bergendahls omförmälda motioner föreslagits icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föränleda; och

c) att herr Sjös i ämnet väckta motion icke heller måtte till någon Riksdagens åtgärd föränleda.

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, yttrade:

Herr Bergendahl: Herr talman, mina herrar! Jag har nog insett, att denna motion, hvari ifrågasättes en statsutgift, visserligen för ett produktivt ändamål, men dock till ett rätt afsevärdt belopp, hade bort framkomma i kammaren från ett mera betydande håll för att tillvinna sig den uppmärksamhet, som plägar utgöra en förutsättning för en framställnings framgång. Men jag har vågat hysa den förhoppningen, att sakens stora betydelse dock skulle i viss mån ersätta den personliga svaghet, som vidlådde motionen i denna kammare. Motionen, det kan jag försäkra, har framgått utaf en stark öfvertygelse om de stora fördelar, som för det allmänna här vore att vinna, en öfvertygelse, som är åtminstone delvis förvärfvad utaf erfarenhet i de bygder, som dessa järnvägar genomlöpa. Och jag ber herrarne betrakta denna motions tillkomst från denna synpunkt.

Jag vet knappt någon sats, hämtad från den stats-socialistiska skolan, hvars riktighet är mera påtaglig än den, att staten bör äga och förvalta de stora kommunikationsleder, som genomkorsa vidsträckt landsdelar och således förbinda vidt skilda bygder, ty därigenom varder statens intresse bäst tillvarataget och näringslivet bäst främjadt. De enskilda järnvägarnas ägare ha en naturlig och man kan väl säga fullt berättigad åstundan att söka afvinna ett järnvägsföretag den största möjliga vinst, och man kan icke begära annat, än att det allmännas önsknningar och behof bli tillgodosedda endast i den mån dessa sammanfalla med eller täckas af de enskildes vinstintressen. Men med statsjärnvägarna är förhållandet annorlunda. Hufvudändamålet med dem är att främja hela landets och alla samhällsklassers gemensamma intressen, och trafikarbetet ordnas därför på dem med hänsyn företrädesvis till gagnet för den allmänna rörelsen, och häri ligger statsjärnvägarnas stora företräde.

Det är en annan sak, som man kanske här får beakta, nämligen den, att aktierna i dylika enskilda järnvägsföretag lefva i allmänhet på mycket rörlig fot, ha benägenhet att ombyta ägare. Ifrån de ursprungliga ortsintresserade ägarne öfvergå de ofta nog till andra, för hvilka ortsintresset är ringa eller intet och vin-tintresset allt. Ja, man kan ju också tänka sig, att dessa aktier utvandra ur riket och då komma i händer, som tjäna andra intressen än statens. Jag vill visst icke säga, att så är förhållandet med aktierna uti ifrågavarande järnvägar, ty jag har anledning tro, att det är en jämförelsevis ringa del af aktierna, som befinner sig i utländska händer. Men jag vet dock,

att beträffande *en* järnväg det för flera år sedan var fråga om ett mycket stort aktieköp, som bestämdt kunnat medföra skada.

Jag tillåter mig jämväl framhålla vikten däraf, att dessa järnvägar alltid hållas i det skick, att, om staten skulle behöfva på grund af särskilda förhållanden, såsom t. ex. vid krigstillstånd, ställa mycket stora anspråk på deras trafikförmåga, de då också kunna uppfylla dessa anspråk, hvilket jag tror icke är fallet med alla. Jag kan tänka mig, hvilka öfverflyttningar af trupper till sydöstra Sverige kunna ifrågakomma, hvilka transporter af krigsmateriel och icke minst hvilka transporter af stenkol från den stora importhamnen vid västerhafvet till statens örlogsstation vid Östersjön skulle kunna ifrågakomma.

Det är således, mina herrar, statsekonomiska, privatekonomiska och militära skäl, som föranledt motionen. Och jag tror, att statsutskottet gjort motionärerna orätt, då statsutskottet säger, att det skäl, som förnämligast åberopats för inköpet af Göteborg—Borås järnväg, är, att detta köp skulle bereda staten en stor ekonomisk vinst. Detta skäl har af motionärerna åberopats *endast* till stöd för den framställningen, att inköpet af denna bana *nu* måtte ske, eftersom den tid utlöper den 15 december i år, då staten får inköpa denna järnväg på de billigare villkoren; och motionärerna hafva antagit — jag tror på mycket goda grunder —, att om man försitter denna tid, och staten sedermera skulle vilja inköpa banan, så kommer den nog att kosta staten åtskilliga millioner till.

Äro då dessa järnvägar eller är den bana, om hvilken det nu närmast är fråga, nämligen Göteborg—Borås järnväg, icke af någon betydelse för staten? Har den icke den karaktären, att den bör utgöra en statsbana? Enligt mitt förmenande måste man svara ja på den frågan, när man tänker sig denna bana såsom en länk i den järnvägs-komplex, om hvilken det här är fråga. Det har vid många tillfällen inom och utom Riksdagen från mycket auktoritativt håll uttalats den åsikt, att staten bör äga de för trafiken och för försvaret viktigare järnvägarna. Jag vill erinra om det betydelsefulla betänkande, som afgafs den 19 november 1886 af den kommitté, som hade i uppdrag att afgifva förslag till åtgärder i syfte att upphjälpa den ekonomiska ställningen i landet. Denna kommitté, i hvilken Andra Kamnaren, så betänksamma män som Carl Ifvarsson och A. P. Danielson — den sistnämnde anförde dock i viss mån skiljaktig mening — denna kommitté, säger jag, framhöll med en klarhet, som i öfvertygande kraft icke gärna kan öfverträffas, att staten borde förvärfva de större enskilda järnvägarna, och att detta skulle medföra mycket stora fördelar för jordbruket, för industrien och för näringarna i öfrigt; och kommittén slutade med att hemställa, att de enskilda järnvägar, som hade mer än lokal betydelse, borde af staten förvärfvas, när så kunde ske till antagligt pris, samt att åtgärder för detta ändamål så fort ske kunde borde vidtagas. Detta var ju ett sätt att upphjälpa näringarna i landet. Samma synpunkter framställdes af 1893—1894 års järnvägs-kommitté, hvars arbete slutligen ledde till inköp af den s. k. Västkustbanan. Jag tillåter mig också erinra om de uttalanden, som här i Riksdagen gjordes, när ett af nuvarande finansministern framlagdt förslag om inköp af Karlskrona—Växjö och Växjö—Alfvesta järnvägar före-

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar*  
m. m.

(Forts.)

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.* låg till behandling. Detta inköp var tillstyrkt af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Jag erinrar också om hvad som här yttrades, när det var fråga om att lämna lån till Borås—Alfvesta järnväg. Äfven då framhölls både i reservation och i yttranden, att det nog komme den tid, då staten komme att inköpa denna järnväg.

(Forts.)

Utaf allt detta och utaf järnvägsstyrelsens framställning i ämnet, hvartill jag ber att få hänvisa, måste jag draga den slutsats, att Göteborg—Borås järnväg såsom en länk i dessa järnvägar har stor betydelse för staten, och denna uppfattning styrkes ytterligare, när jag tänker på den medverkan, staten har lämnat för dessa järnvägars åstadkommande. Till Karlskrona—Växjö järnväg lämnades ett anslag af 1,100,000 kronor utan återbetalningsskyldighet och dessutom i lån 2,600,000 kronor. Till Växjö—Alfvesta järnväg lämnades ett lån, jag tror, på  $\frac{2}{3}$  af anläggningskostnaden och ett synnerligen gynnsamt trafikkontrakt, som ännu är gällande. Till Borås—Alfvesta järnväg har det lämnats ett lån på öfver  $4\frac{1}{2}$  millioner kronor. Staten har således betraktat denna järnvägskomplex såsom varande af synnerligen stor betydelse för statsändamål.

Af statsutskottet har här anmärkts, att det vore tvifvelaktigt, att banan i statens hand skall lämna lika god afkastning som under enskild ledning, och att köpet af densamma således icke skulle blifva den fördelaktiga affär, som motionärerna antydt. Ja, det är endast framtiden, som kan utvisa, i hvad mån så skall blifva förhållandet. Men när staten är i tillfälle att på så gynnsamma villkor, som nu erbjuda sig, inköpa en järnväg, som, efter att icke hafva trafikerats i fullt 9 år, lämnar en afkastning pr dag och bankilometer af nära 36 kronor — det var under föregående året i medeltal 35,70 kr. pr dag och bankilometer — tror jag, att med den visshet, som är möjlig att vid mänskligt bedömande ernå, måste kunna antagas, att detta köp blir för staten fördelaktigt. Jag vet, att man häremot gärna invänder, att Väst kustbanan icke uppfyllt de förhoppningar, som man fäst vid densamma. Men jag påstår, att detta icke är fullt riktigt. Visserligen har afkomstprocenten vid denna bana sjunkit något under statens förvaltning, men detta beror till stor del på förhållanden, som göra denna sänkning mer skenbar än verklig. Detta skulle kunna visas, om jag ville upptaga tiden därmed. Jag vill heller icke närmare ådagalägga, hvilka stora fördelar det skulle bli för stora bygder och alla dem, som trafikera dessa fyra järnvägar, därest de komme i statens hand, och det således blefve en fullt enhetlig och planmässig ledning af trafiken samt statens billiga tariffer där tillämpades. Jag är öfvertygad om, att fördelarna blefve så stora, att näringslivet finge ökad kraft.

Nu hafva motionärerna ju afsett, att järnvägsstyrelsen skulle erhålla bemyndigande att söka utverka utsträckning af den tid, inom hvilken banan på de gynnsammare villkoren får inlösas, och att, först i händelse detta skulle nekas, inköp skulle äga rum. Emellertid har denna mening icke vunnit understöd i statsutskottet, och jag ser mig därför nödsakad att ansluta mig till den i frågan afgifna reservationen. Jag gör det under den förhoppning, att frågan snart måtte uppkomma om inlösande af de andra järnvägarna. Ty jag kan icke tänka mig, att det skulle vara fördel för staten, om en inlösen förr eller senare sker, att

betala för Borås—Alfvesta järnväg 5 procent ränta å anläggningskostnaden, under det staten kan få upplåna penningar mot effektiv ränta af allenast 3,8 procent.

Jag vill således, herr talman, yrka bifall till reservanternas förslag, men med någon ändring i formuleringen. Denna ändring, som af reservanternas blifvit gjord, innebär egentligen ett sammanförande af ett par moment. Jag yrkar alltså, herr talman, att Riksdagen, i anledning af herrar Hummels och Bergendahls förevarande motioner, må bemyndiga riksgäldskontoret

att, på det att Kungl. Maj:t må blifva i tillfälle att, i enlighet med det i punkten 11 af koncessionen för Göteborg—Borås järnväg under a) upptagna villkor, för statens räkning inlösa denna järnväg, till Kungl. Maj:t, på rekvisition, utbetala de medel, som för sådan inlösen erfordras, och

att herr Sjös i ämnet väckta motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Herr vice talmannen Pehrson: Herr talman! Som kammaren behagade finna, har jag varit en af dem, som vid behandlingen af detta ärende i utskottet bidragit till utskottets beslut.

Om än de hufvudsakliga skälen därtill äro anförda i statsutskottets motivering, så torde det kanske tillåtas mig att vid detta tillfälle något närmare få framhålla några ytterligare synpunkter.

Hufvudfrågan förmenas vara den, huruvida staten bör inköpa den ifrågavarande järnvägen Göteborg—Borås. Men det kan naturligtvis icke sättas i fråga, att staten skulle äga blott och bart denna lilla bandel, Göteborg—Borås, utan meningen med inköpet måste vara — hvad också herrar motionärer ställt i utsikt — statens förvärfvande i fortsättning af Borås—Alfvesta järnväg, af järnvägarna Alfvesta—Växjö och Växjö—Karlskrona. Om man således skall se denna fråga i dess helhet, så gäller det icke i dag endast Göteborg—Borås järnvägs förvärfvande för statens räkning eller icke, utan frågans hela innebörd är: Skall det blifva en statsbana mellan Göteborg och Karlskrona? Så har jag åtminstone velat se frågan, då jag för min del försökt att bilda mig ett omdöme i densamma. Och det är till följd däraf, som jag måst ställa mig afböjande inför förslaget. Icke skulle det vara någon fara för staten att förvärfva Göteborg—Borås järnväg under sådana villkor, hvarunder denna järnväg kan åt staten förvärfvas innevarande år. Men det är till följd af hvad ett sådant beslut för med sig, som man frågar sig, om man i alla fall icke genom ett sådant inköp har beträdd en farlig väg. Till banan Borås—Alfvesta har staten lämnat lån till något mer, tror jag, än halfva anläggningskostnaden. Göteborg—Borås järnväg har uti denna bana Borås—Alfvesta tecknat aktier till 600,000 kronor.

Det lärer väl icke kunna ifrågasättas — åtminstone vill icke jag göra det — att staten skulle inköpa Göteborg—Borås järnväg, men låta aktieägarne i denna järnväg behålla de aktier, som af dem tecknats i Borås—Alfvesta järnväg, hvilken bär sig dåligt, utan enligt min åsikt har staten moralisk skyldighet att i och med detsamma den inlöser den förra järnvägen üfven öfvertaga de 600,000 kronor, som

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.*  
(Forts.)

*I fråga om förvärfvande af denna järnväg tecknats i Borås—Alfvesta järnväg, och detta skulle vara en mycket dålig affär för staten.*

*åt staten af Sålom redan förut här antyds af den ene motionären och äfven vissa enskilda af mig, är det emellertid icke meningen att, sedan man gjort järnvägen från Alfvesta via Borås till Göteborg till statsbana, stanna i m. m. Alfvesta, utan meningen är, om förslaget i dess helhet realiserar, att äfven göra en statsbana från Alfvesta via Växjö till Karlskrona. Då äro vi inne på den stora planen, att staten skall förvärfva så mycket enskilda järnvägar som möjligt. Många enskilda järnvägar i vårt land äro fullt ut jämförliga med den, hvarom nu är fråga, och beslutar Riksdagen vid detta tillfälle någonting, hvarigenom Riksdagen gifver på hand att göra de nämnda enskilda järnvägarne, Borås—Alfvesta, Alfvesta—Växjö och Växjö—Karlskrona järnvägar, till statsbanor, så lärer Riksdagen ock i sinom tid få realisera planen i sin helhet, och det komme att blifva staten mycket dyrt. Jag kan icke förstå nödvändigheten af att staten skall behöfva så att säga missunna, att det går en enskild järnväg från Alfvesta öfver Borås till Göteborg. Hvad har staten i närvarande stund för intresse af att göra denna järnväg till statsbana? Och hvad har staten för intresse af att det blir statsbana från Alfvesta öfver Växjö till Karlskrona? Så vidt jag vet, fylla de enskilda järnvägar, som för närvarande finnas å dessa sträckor, helt och hållet behovet, och något statens intresse lär icke kunna påvisas, som är af så trängande art, att man, såsom jag nyss sade, redan nu skulle gifva en handpenning på, att när den begärda utredningen blir gjord, då vill Riksdagen taga det andra steget, ty Riksdagen skulle taga det första steget dels genom att besluta en utredning och dels och ännu mera genom inköp af Göteborg—Borås järnväg. Herrarne torde gifva mig rätt däri, att man icke kan riktigt bedöma en fråga sådan som denna med mindre man tänker på järnvägsväsendet i dess helhet inom landet och särskildt på statens järnvägar. Se vi då till, hurudant det ekonomiska resultatet är vid den, så är det för närvarande allt annat än uppmuntrande till att förvärfva enskilda järnvägar åt staten. Det vill förefalla, som om staten i närvarande stund har så mycket järnvägar som det tål vid, att staten äger, och det ser ut, som om den styrelse, som är tillsatt för statens järnvägar, skulle hafva fullt upp att göra med de järnvägar, staten redan äger, och som om det till följd af omfånget af förvaltningen m. m. icke skulle gå an att därjämte lassa på denna styrelse den ena enskilda järnvägen efter den andra. Det ekonomiska resultatet af statens järnvägar — jag upprepar det — är icke sådant, att det kan uppmuntra till att öka statens järnvägsnät, utan man bör i stället se till, att de järnvägar, staten redan äger, göras mera fruktbarande än hittills. Vi känna ju litet hvar till, att vi icke kunna betala erforderlig ränta och amortering å den utländska statsskuld, som vi äga och hvilken vi skaffat oss i och för byggandet af statsbanor, med den nettobehållning, som statens järnvägar lämna, utan att vi för närvarande åtminstone måste taga minst 2 å 3 miljoner af skattemedel för att betala vår utländska annuitet. Af den senaste järnvägsstatistiken framgår, att driftkostnaderna vid statens järnvägar hafva under år 1901 utgjort 80,5 procent och under år 1902 75 procent af bruttointkomsten. Med i ena fallet*



25 procent och i det andra omkring 19 procent af bruttointkomsten skall staten således betala ränta och amortering på den utländska stats-skulden för järnvägarne.

Kan man under sådana förhållanden anse det skäligt, att vi förvärfva enskilda järnvägar och lägga dem under statens förvaltning? Jag kan det icke, och därför får jag, herr talman, yrka bifall till statsutskottets hemställan och afslag å motionärernas förslag.

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.*  
(Forts.)

Herr *Anderson* i Hasselbol instämde häruti.

Herr von Friesen: Herr talman! Då det är fråga om järnvägsaffärer, komma alltid med i räkningen starka intressen, till hvilka man fordrar att hänsyn skall tagas och som själfva veta att anbringa starka krafter för att blifva tillgodosedda. Man får således alltid utgå därifrån, att man noga måste gifva akt på hvilka dessa intressen äro för att kunna bilda sig ett omdöme i den fråga, som föreligger. Om jag nu får döma af hvad som förekommit under denna frågas behandling i utskottet, så finnas här tre olika, men hvar för sig mäktiga intressenter; den ena är Bergslagens järnväg, den andra är Göteborg och den tredje är Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag. Det kan hända, att det finnes ännu flera, men åtminstone dessa hafva tydligen låtit sig förnimma vid ärendets föregående behandling i utskottet. Alla dessa sträfva, åtminstone nu, åt ett håll, nämligen att motarbeta inköpet af Göteborg—Borås järnväg. Men det är icke sagdt, att, om nu denna tidpunkt — den 15 december 1904 — får gå förbi utan att inköpet skett, de därefter alla skola sträfva åt detta håll; ty då kanske de tillsammans sträfva åt annat håll, nämligen därhän, att staten skall inköpa ifrågavarande bana och icke allenast den, utan äfven Borås—Alfvesta och Bergslagens järnväg. Om däremot staten nu i år inköper Göteborg—Borås järnväg, så gör den, om jag så får säga, ett hål i den mäktiga intressekoalitionen och får på detta sätt den viktiga och betydelsefulla fråga, som här föreligger, bättre i sin hand. Staten blir då herre öfver situationen och kan efter sitt behag välja tiden. Om staten vill köpa, så kan den då betinga sig bättre villkor, och om den icke vill köpa, så har den icke dessa mäktiga intressen, som pådrifva inköpet. Huru frågan än framdeles kommer att utveckla sig, så blir det staten, som blir den, hvilken kontrollerar affären, och det blir icke de andra intressenterna som göra det. Ur denna synpunkt synes det mig därför vara skäl för staten att nu inköpa Göteborg—Borås järnväg.

Och staten bör göra det före den 15 december i år, ty före denna dag är staten, såsom kammaren finner af utskottsbetänkandet, berättigad att inköpa banan på vissa billigare villkor. Om staten inköper järnvägen före nämnda tidpunkt, så behöfver staten endast betala hvad banan kostat — jag säger så för korthetens skull — med så stort tillägg, att de, som nedlagt penningar i järnvägen, få 5 procent på hvad de nedlagt under den tid de haft sina penningar i företaget. Och det synes mig äfven, som om detta skulle vara en fullt tillfredsställande ränta. Jag säger detta sista icke därför, att jag skulle vara tveksam om huruvida staten, för så vidt den funne det för sig fördel-

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.*  
(Forts.)

aktigt, i alla händelser borde begagna sig af den möjlighet att inköpa banan, som förefinnes i 11 punkten litt. a) af koncessionsvillkoren, utan jag säger detta, därför att det framhållits, att det skulle vara orätt af staten att begagna sig af *detta* sätt att förvärfva järnvägen, som ställer sig billigare, än om staten dröjer med att inköpa järnvägen till efter den 15 december 1904. Det har uppgifvits, att aktierna, som lyda på 200 kronor, för närvarande skulle hafva ett värde af 340 kronor, och man har sagt, att, då aktierna nu betinga ett pris af 340 kronor stycket, det vore obilligt, om staten icke gäfvde mer än 200 kronor. Det är därför jag säger, att det icke kan blifva tal om obillighet, när staten återgifver aktieägarne hvad de utlagt och dessutom 5 procent ränta på deras penningar. Det är icke detta någon obillighet från statens sida, men äfven om så skulle vara förhållandet, så skulle jag i alla fall icke hysa något tvifvel om, att icke staten, om den funne det lämpligt att inköpa banan, borde begagna sig af ett utaf koncessionsvillkoren, då aktieägarne själfva ingått därpå.

Efter den 15 december 1904 åter — då 10 år förflutit sedan järnvägen öppnades för allmän trafik — blifva inköpsvillkoren helt andra. Det finnes då för staten två möjligheter att förvärfva järnvägen, *antingen* på sådana villkor, att inlösningsbeloppet bestämmes till dubbla summan af järnvägens nettobehållning under de 10 år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket blifvit väckt, *eller* så, att inlösningsbeloppet bestämmes af fem gode män, af hvilka Kungl. Maj:t utser två och koncessionshafvarne två, hvarefter de fyra sålunda valde tillkalla den femte. Hvilket af dessa alternativ, som skall användas, beror icke på staten, utan på koncessionshafvarne, d. v. s. Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag. De få använda det försäljnings-sätt, som de anse för sig förmånligast; de få göra sitt val mellan dessa två alternativ och taga det, som de anse förmånligast. Det är ju tydligt, att om staten nu inköper banan, så får staten den mycket billigare, än om staten skulle dröja till efter den 15 december 1904. Är det nämligen så, att aktierna stigit från 200 till 340 kronor, så kan man däraf sluta, att banan bär sig utmärkt väl, och ser man på bruttoinkomsten af banan, så har den, såsom det står i motionen, under ett år ökats från 26 kronor 99 öre per dag och bankilometer till 35 kronor 70 öre eller rättare 35 kronor 82 öre, hvartill den per dag och bankilometer uppgick under år 1903. Man kan påstå, att det med all sannolikhet blir åtminstone 3,000,000 billigare, om staten nu före den 15 december köper banan, än om staten skulle uppskjuta att inköpa densamma.

Om man då, i likhet med mig, anser, att det är alldeles klart, att staten i alla händelser kommer att köpa banan, så är det tydligt, att staten för besparings skull bör göra detta inköp nu, medan banan kan erhållas för billigare pris än sedan, då banan skulle kosta flera miljoner mera än den nu skulle göra.

Nu har det anmärkts, att man skall söka förekomma, att detta köp någonsin kommer till stånd; man vill icke inlåta sig på något statsinköp af banan Göteborg—Borås, ty då är man framme, ja, vice talmannen sade, att man är framme vid Karlskrona, men det är väl för mycket sagdt, ja, det är äfven för mycket att säga, att man är

framme ens vid Alfvesta. Men tror icke kammaren, att de, som hafva intresse af denna frågas lösning i denna riktning, också skola veta att genomdrifva denna lösning? När staten beviljade ett lån af 4,795,000 kronor till Borås—Alfvesta järnväg, anfördes såsom ett viktigt skäl för beviljandet af detta lån, att på detta sätt skulle det blifva mycket lättare för staten att inköpa Borås—Alfvesta-banan, hvilket utan tvifvel komme att ske i framtiden.

Af herr vice talmannen anfördes många skäl, hvarför staten icke skulle inköpa enskilda banor i allmänhet, och jag vet, att han alltid stått på den ståndpunkten; men icke förty hafva enskilda banor blifvit inköpta af staten, och utan tvifvel måste man, med hänsyn till hvad förut skett i den vägen, anse de skäl, som kunna anföras för inköp af åtminstone Göteborg—Alfvesta-järnvägen, tillräckligt talande för att de förr eller senare skola göra sig gällande. Denna bana Göteborg—Alfvesta sammanbinder Göteborg med södra stambanan, Göteborg, som är en viktig ort ur järnvägssynpunkt dels därigenom att, bland andra banor, västra stambanan utmynnar där och dels därigenom att västkustbanan utgår därifrån. Alfvesta ligger såsom bekant på södra stambanan och är där en viktig punkt. Banan Göteborg—Alfvesta går så godt som tvärs öfver Sverige. Det är tydligt, att denna bana är för hela landet af den största betydelse och att, när man en gång slagit in på den vägen, att staten skall köpa betydelsefulla banor, staten icke lärer kunna undgå att förr eller senare inköpa äfven denna bana. När så är och man kan få den några miljoner billigare genom att nu köpa Göteborg—Boråsbanan, så förefaller det mig, som om man icke borde vara tveksam, utan gärna gå in på detta köp.

Nu kan man säga: Det kan dock hända, att det aldrig kommer att lyckas för dem, som däraf äro intresserade, att få staten att inköpa Borås—Alfvestabanan, äfven om staten nu köper Göteborg—Boråsbanan. Jag har tänkt mig äfven denna möjlighet, men hvilken skada är då därigenom skedd? Icke lärer denna lilla bit på 72 kilometer tynga något nämnvärdt på järnvägsförvaltningen, och den omständighet, att statens järnvägar i sin helhet icke bära sig, lärer väl icke vara något hinder, utan tvärtom ett skäl för att staten skall inköpa en bana, som bär sig bra och som således skall bidra till att inkomsterna komma att ökas.

Jag kan således icke se, att den minsta olägenhet skulle uppstå, äfven om staten endast köper Göteborg—Boråsbanan och icke alls inlåter sig på att köpa Borås—Alfvestabanan och de järnvägar, som ligga i fortsättningen. Tvärtom har det upplysts, att äfven blotta inköpet af Göteborg—Boråsbanan skulle i väsentlig mån komma att underlätta statens järnvägstransaktioner nere i Göteborg. I Göteborg pågår, såsom bekant, för närvarande en stor omreglering af järnvägsförhållandena. Man har icke ännu kommit till något resultat, men utan tvifvel skulle staten i sin uppgörelse där nere få trumfen på hand genom att äga Göteborg—Boråsbanan, äfven om det också skulle blifva endast den. Jag kan således icke finna, att, äfven om staten endast skulle köpa Göteborg—Boråsbanan och icke fortsättningen, detta skulle vara till annat än stor fördel för staten.

Nu har det äfven anförts mot inköpet, att staten icke bör öka sin

*I fråga om  
föroärsvande  
åt staten af  
vissa enskilda  
järnvägar  
m. m.  
(Forts.)*

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.*  
(Forts.)

skuld, hvilket staten skulle få göra genom att betala 5½ miljoner för ifrågavarande järnväg. Det är sant, men enligt min mening kommer staten i alla händelser att få göra denna skuld, ty inköpet anser jag vara alldeles afgjort, och i sådant fall blir den summa, hvarmed statens skuld skulle ökas, vida större, om icke köpet nu sker. Jag kan således icke se, att, hvad staten beträffar, det finnes något skäl att icke inköpa denna bana. Jag kan icke finna, att några skäl tala mot detta inköp och icke heller att några olägenheter skulle uppstå af detsamma. På grund häraf anhåller jag, herr talman, att få yrka bifall till reservationen, men med den kläm, som blifvit af herr Bergendahl föreslagen, och hvilken till formuleringen är densamma, som användes, då västkustbanans inköp beslöts.

I detta anförande instämde herrar *Pantzarhielm, Trapp, Lindgren* i Örebro, *Svensson* i Skyllberg, *Kvarnzelius, Erikson* i Öfre Odensvi, *Nordin, Ekman, Branting, Åkerlund, Lindhagen, Sandquist, Bengtsson* i Häradsköp, *Magnusson* i Tumhult, *Eriksson* i Lindehult, *Johansson* i Jönköping, *Darin* och *Roos*.

Herr Segerdahl: Herr talman, mina herrar! Huruvida det finnes någon koalition af mäktiga intressen, som försökt i statsutskottet motverka inköpet af Göteborg—Borås-banan, är mig icke bekant. Men hvad jag vet är, att jag icke bearbetats af några sådana intressen för att uppträda i denna fråga; utan gör jag detta uteslutande därför att jag drives af hvad jag anser vara riktigt och rättvist.

Den järnvägspolitik, som hittills följts i vårt land, har gått ut på, att staten bort anlägga endast sådana banor eller tillösa sig endast sådana enskilda banor, som varit för staten *behöfliga*. Af sådan art äro i främsta rummet de järnvägsleder, som förmedla samfärdseln med utlandet. Sådana hufvudådror för samfärdseln böra vara i statens hand, både för persontrafikens och för postens skull. Andra järnvägar har staten behöft tillösa sig därför, att trafiken på någon del af statsbanorna blifvit så stor, att den måst på något sätt afledas. Ett annat skäl för inlösen kan vara, att trafiken på en enskild järnväg blir så stor, att ägaren icke förmår att med tillgängliga medel göra de anordningar, som äro erforderliga för trafikens tillgodoseende. Då förefinnes ett tydligt behof af statens mellankomst för att på lämpligt sätt ordna trafikförhållandena. I de nu angifna fallen bör en järnväg vara eller komma i statens hand. Dessa grunder hafva ock hittills tillämpats, då det varit fråga om att till statsverket inköpa enskilda järnvägar.

I det efterföljande, då jag ämnar något granska de skäl, som åberopats för inköp af nu ifrågavarande järnvägar, vill jag hufvudsakligen fästa mig vid Göteborg—Borås-banan, ty de andra järnvägarne, som ingå i leden Göteborg—Karlskrona, böra ju icke så mycket komma på tal, då icke ens från reservanterna i statsutskottet något förslag om deras inköpande föreligger. Denna järnväg mellan Göteborg och Borås representerar icke något sådant statsbehof, som jag förut påpekat. Icke ens, om därtill lägges järnvägen mellan Borås och Alfveta, så att det blir en sammanhängande bana mellan Göteborg och Alfveta, kan den

anses representera ett sådant statsbehof. Den blir i intet fall annat än en bibana af samma beskaffenhet som andra banor, som redan utgå från södra stambanan, till exempel järnvägarne Halmstad—Nässjö, Vislanda—Bolmen och främst kanske Helsingborg—Hessleholm. Med afseende å den sistnämnda kan det sägas, att ett behof för staten att förvärfva densamma verkligen förefinnes, därför att den förmedlar trafiken med utlandet. Men ändock föreligger intet förslag om dess inköpande. Så länge åtgärder icke vidtagits för att inlösa denna järnväg, bör man, synes det mig, under alla förhållanden låta anstå med att inlösa järnvägarne mellan Göteborg och Alfvesta eller någon af dem.

Det har framhållits såsom ett skäl, hvarför man skulle inlösa hela järnvägssträckan mellan Göteborg och Karlskrona, att å sistnämnda ort finnes hufvudstationen för vår flotta, och att det vore af vikt, att denna station kunde komma i snabb och direkt förbindelse med rikets västra kust. Men nu är ju förhållandet, att på sista tiden uppstått tvekan, huruvida man skall bibehålla Karlskrona såsom hufvudstation för flottan, och kommer denna station att förändras till endast en mindre sådan, finnes icke samma behof att sätta den i kommunikation med andra orter inom riket, som om den skulle fortfarande vara hufvudstation.

Man må ju vid tanke på detta skäl icke heller förglömma, att, om det skulle uppstå krig eller behöfva ske mobilisering, staten äger att taga under sin förvaltning alla enskilda järnvägar. Staten kan således taga hela denna järnvägssträcka och förvalta den för sitt behof. Här emot kan visserligen invändas, att järnvägen icke är så byggd, att den kan tillåta framförandet af tyngre gods, hvilket kan vara nödvändigt i sådana tider. Men man bör komma ihåg, att, så vidt angår sträckan Göteborg—Alfvesta, man redan har förbindelse å statsbanorna mellan dessa båda orter, fastän den går något längre väg öfver Falköping och Nässjö. Det blir dock icke mer än ungefär 90 kilometer längre att taga den vägen från Göteborg till Alfvesta än vägen öfver Borås, och denna sträcka är ju icke längre, än att den kan med någorlunda snabbgående tåg tillryggaläggas på 2 å 3 timmar. För den orsakens skull behöfver man således ej tänka på något köp.

Såsom skäl för inköpet af banan Göteborg—Borås har i den vid utskottets betänkande fogade reservationen anförts, att inköpet skulle underlätta anordnandet af bangårdsförhållandena i Göteborg. Jag tillåter mig emellertid att mycket tvifla därpå. Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag äger icke någon jord eller någon byggnad inom Göteborgs stads område. Bolaget äger endast rätt att begagna Västkustbanans infartspår och Bergslagsbanans station. Kan eljest förslag om en ny, för alla järnvägar gemensam station i Göteborg vinna tillslutning af de i saken närmast intresserade, så är det min öfvertygelse, att Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag icke skall resa några hinder däremot. Jag vet nog, att under de förhandlingar, som förut förts angående ny bangård i Göteborg, det uppställts anspråk från enskilda järnvägsbolag, som kanske varit något höga, men jag tror, att förhållandena nu äro ändrade och att förhandlingarna kommit in på ett stadium, där man icke vidare har sådant att frukta. Och om de enskilda banorna också hittills skulle ställt sina anspråk något högt, beror detta helt säkert icke uteslutande på dem, utan äfven på kungl.

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.*  
(Forts.)

*I fråga om järnvägsstyrelsen, som nog har åtskilligt att förebrå sig i detta af-  
förfärfvande seende.*

*Men om nu icke finnes något behof för staten att förvärfva denna  
åt staten af bana mellan Göteborg och Borås, så kan man tänka, att det skulle  
vissa enskilda kunna vara önskvärdt ur vissa synpunkter; man skulle kunna tänka  
järnvägar sig, att trafiken blefve bättre tillgodosedd, såsom den förste ärade talaren  
m. m. sade. Men jag har den erfarenheten från de större privatbanorna, att  
(Forts.) de förvaltas på sådant sätt, att några berättigade klagomål däremot  
sällan kunnat anföras. Och hvad särskildt denna järnväg mellan Göte-  
borg och Borås angår, tror jag mig kunna försäkra kammaren, att den  
skötes mönstergillt, åtminstone ha från Göteborg icke försports några  
anmärkningar mot förvaltningen. Man har icke ens hört talas om  
några bräckta hjulringar på denna bana, hvarom vi eljest nästan dag-  
ligen i tidningarna läsa notiser från statsbanorna. Jag tror också, att  
det är af vikt, att vi fortfarande hafva större enskilda banor, som  
kunna konkurrera med statens järnvägar. Vi må erinra oss, att från  
de enskilda banorna utgått många initiativ på järnvägsväsendets om-  
råde af stor betydelse, t. ex. införande af boggienvagnar och zontariff.  
De enskilda banorna hafva många gånger gjort början med viktiga ny-  
heter, och statsbanorna hafva kommit efter så småningom. Denna  
konkurrens är hälsosam och möjligheten därtill bör icke utan tvingande  
orsak afskräas.*

Såsom ett hufvudskäl för inlösen af järnvägen mellan Göteborg och Borås har motionären, herr Bergendahl, anført, att det skulle vara en så god affär. Ja, affären har icke förut varit så god. Utdelningen till aktieägarne utgjorde sistlidet år 4 procent och de två nästföregående åren 2 procent å aktiekapitalet. Men nu börjar företaget gifva ordinär vinst, och skulle staten tillösa sig banan för det pris, som bestämts att gälla till innevarande års utgång, skulle detta under nuvarande förhållanden vara ett underpris. Det vore egendomligt, om staten, blott därför att en bana bär sig — utan att det finnes andra starkt talande skäl därför — skulle sätta sig i besittning af densamma, i synnerhet om staten, såsom förhållandet är med denna bana, icke lämnat ett öres statslån för banans tillkomst.

Om det nu också anses blifva en affär för staten att komma i besittning af banan och om, såsom den siste ärade talaren sade, detta skulle kunna bidraga till att upphjälpa statsbanornas ekonomi, måste vi också tänka på, att detta vinnes endast på bekostnad af enskilda intressen. Herr vice talmannen erinrade, att Borås—Alfvesta järnväg kommit till stånd därigenom, att en del aktieägare i Göteborg—Borås järnväg tecknat aktier äfven i Borås—Alfvesta järnväg. De gjorde detta under beräkning, kan jag säga, att de icke på lang tid kunde göra någon direkt vinst på denna teckning i form af utdelning å aktierna, men att de till ersättning härför skulle ernå en indirekt fördel på sådant sätt, att ökad trafik skulle tillföras Göteborg—Borås järnväg, hvarigenom utdelningen på dess aktier skulle blifva något större. Det är ett betydligt belopp, som under sådan förutsättning blifvit placeradt i Borås—Alfvesta järnväg. Det uppgår till mer än tre miljoner kronor. Skulle man nu taga från dessa aktieägare den gifvande järnvägen och låta dem behålla endast den, som är dålig och

icke på öfverskådlig tid kommer att gifva ränta på pengarna, synes det mig nästan vara en våldshandling.

Herr vice talmannen erinrade också om den aktieteckning på 600,000 kronor, som Göteborg—Borås järnväg gjorde i Borås—Alfvesta järnväg. Huru skulle det gå med dessa 600,000 kronor? Skulle staten, om den inlöser Göteborg—Borås järnväg, också öfvertaga denna teckning? Och till hvilket pris? Om staten öfvertager aktierna till pari, gör staten därpå en förlust, som bör påföras inlösningssumman för järnvägen, en förlust på ett par eller tre hundra tusen kronor, tänker jag. Men öfvertager staten icke dessa aktier, är det aktieägarna i Göteborg—Borås järnväg, som få bära förlusten. Det vore väl icke rättvisa uti att på detta sätt klyfva ett företag och beröfva de ursprungliga intressenterna den goda delen, men låta dem behålla aktier, som icke på lång tid kunna väntas gifva någon utdelning.

Ett annat enskildt intresse, som genom inköpet blefve lidande, finnes hos en del aktieägare i Göteborg—Borås järnväg, som icke på samma gång äro aktieägare i den senare tillkomna järnvägen mellan Borås och Alfvesta.

Det har redan förut talats om att aktierna i Göteborg—Borås järnväg äro utställda på 200 kronor, och att deras pris på senare tid varit uppe vida däröfver; herr Bergendahl har uppgifvit, att de betalats med ända till 340 kronor, något som jag icke känner, men jag vet, att de varit uppe i pris ett godt stycke öfver 300 kronor. Och de hafva stigit, sedan det i höstas blef bekant, att Kungl. Maj:t icke funnit skäl att vidtaga åtgärder för inlösen af Göteborg—Borås järnväg. Efter den tiden hafva penningar placerats i denna järnvägs aktier af personer, som ej gjort det på spekulation och icke räknat på höga utdelningar, utan framför allt sett på den säkerhet dessa aktier ansetts medföra. Nu gestaltar det sig dock så, att om staten inlöser järnvägen till det pris, hvartill staten kan taga den i år, skulle aktieägarna icke få mer betaldt än 257 kronor 70 öre per aktie. En aktie, som är köpt för 340 kronor, skulle således tillskynda sin ägare en betydlig förlust; och denna förlust gör han, därför att han litat på, att Kungl. Maj:t skulle med sin mera omfattande öfverblick hafva rätt bedömt förhållandena, när Kungl. Maj:t på kungl. järnvägsstyrelsens framställning om bemyndigande att vidtaga åtgärder till utredande af frågan, huruvida öfvervägande skäl talade för eller emot hela den ifrågavarande bankkomplexens förvärfvande åt staten till det pris, som nu kunde ifrågakomma, svarade, att framställningen befunnits icke föranleda åtgärd, och Kungl. Maj:t därigenom utsade, att det icke för närvarande finnes något behof för staten att förvärfva någon af de i komplexen ingående järnvägar.

Hvad härefter angår inlösningspriset för järnvägen mellan Göteborg och Borås, beräknades detta, med hänsyn till förhållandena vid 1901 års slut, af kungl. järnvägsstyrelsen i dess förutnämnda framställning till Kungl. Maj:t till fem och en half miljoner kronor. Herr Bergendahl har i sin motion uttalat den mening, att inlösningspriset innevarande år skulle ställa sig något billigare; men enligt uppgifter, som jag förskaffat mig från järnvägens byrå, går lösesumman i sin helhet vid årets slut upp till 6,255,256 kronor. Lägges härtill den förlust, som staten skulle göra, om staten skulle för nominella värdet

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.*  
(Forts.)

*I fråga om öfvertaga för 600,000 kronor aktier i Borås—Alfvesta järnväg, blir inlösningspriset säkerligen sex och en half miljoner i stället för fem och en half miljoner kronor.*

Såsom säkert kan också antagas, att, om staten blefve ägare af banan, åtskilliga öfverbyggnader och förstärkningar skulle erfordras för att den skulle blifva fullt statsbanemässig. Men genom de kostnader detta skulle föra med sig, skulle också priset för banan ytterligare ökas; och det är vid sådant förhållande alls icke sagdt, att ägandet af denna järnväg skulle för staten blifva en så god affär, som man nu föreställer sig.

(Forts.)

Staten mister icke sin rätt att inlösa banan genom att icke göra det i år; det har den näst föregående talaren också framhållit. Priset blir visserligen efter årets utgång högre, det är gifvet, men att räkna skillnaden till flera miljoner, som samme talare gjorde, kan vara orätt. Man har vid denna beräkning att göra med förhållanden, om hvilka man nu intet säkert känner, så att man till en del måste röra sig på gissningarnas område. Hvad som är säkert är dock, att staten efter årets utgång måste betala ett pris, som mera öfverensstämmer med verkliga värdet, under det att staten nu skulle taga järnvägen från aktieägarne för ett uppenbart underpris. Men icke ligger det väl något oskäligt uti att staten, då den låtit enskilde stå hela risken för ett företag, som slutligen visat sig äga bärighet, vid tvångsförsäljning däraf betalar ägarne det verkliga värdet.

I början af dagens plenum fördes diskussion om Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till undersökningar för anläggande af en s. k. inlandsbana. Om dessa undersökningar, såsom jag för min del hoppas, komma till stånd, och om följden af dessa undersökningar blir ett järnvägsbyggande, får kungl. järnvägsstyrelsen många och nya uppgifter att tänka på, som nog komma att mycket upptaga styrelsen; och staten får då också säkerligen betydliga kostnader att sörja för. Jag tror, att äfven häri ligger ett skäl för att man bör vara synnerligen betänksam, innan man gifver sig in på att inlösa en bana, af hvilken enligt min bestämda öfvertygelse staten icke har något behof.

Det har i herr Bergendahls motion framhållits, att om staten nu inlöser denna bana, men sedan icke vill förvärfva de öfriga järnvägarne i fråga, så kan staten utan svårighet eller förlust antingen arrendera ut den nyköpta banan eller afyttra den. Härom har statsutskottet yttrat, att enligt utskottets mening staten icke borde inlåta sig på dylika affärstransaktioner. Detta uttryck synes mig vara synnerligen mildt. Jag skulle för min del vilja säga, att jag skulle anse det vara ett för staten ovärdigt handlingssätt. Jag skulle vilja säga, att det vore krämarepolitik och icke statspolitik, man bedrefve, om man handlade så.

Herr talman! *Då*, såvidt jag kan förstå, icke något behof finnes för staten att förvärfva denna bana mellan Göteborg och Borås, *då* det är högst osäkert, om banan i statens hand skulle blifva en så fördelaktig affär, som flere talare här föreställt sig, *då* det vore mot många enskilde och äfven samhällen, landsting och kommuner både på land och i stad, i hög grad obilligt att inlösa Göteborg—Borås järnväg utan att på samma gång inlösa äfven Borås—Alfvesta järnväg, och *då*



äfven andra enskilda intressen *onödigtvis* skulle blifva lidande genom att banan Göteborg—Borås nu inlöstes till statsverket, ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

*I fråga om  
förvärfvande  
åt staten af  
vissa enskilda  
järnvägar  
m. m.*

(Forts.)

Herr Nordström i Stockholm: Herr talman, mina herrar! Jag skall endast yttra några få ord om själfva inköpet. Men innan jag gör det, ser jag mig nödsakad att vända mig mot den ärade vice talmannen, som meddelade några uppgifter angående statens järnvägars ekonomi.

Af den summariska redogörelse för statens järnvägar år 1903, som, grundad på samma järnvägars bokslut, utdelats till kamrarne, finner man, att driftkostnaderna, såsom också vice talmannen yttrade, år 1900 stigit till 76 % af bruttointkomsten och år 1901 till 80 %; men man finner äfven, att desamma år 1902 nedgått till 75 % och år 1903 till 72 %. Att de voro så höga åren 1900 och 1901, berodde, förutom på höga kolpris, därpå, att man då fick råda bot för en del underlåtenhets-synder. Man hade icke trott på en fortgående trafikökning och därför under några föregående år underlåtit att i afseende å trafikförmågan fullt följa med trafikens ökning. Behovvet af sådana förbättringar af järnvägarne som kunde sätta dem i stånd att motsvara den industriella utvecklingen inom landet, måste tillgodoses. I hvarje affär får man ofta göra så; man får lägga ned kostnader för att sätta affären i bättre stånd.

Sveriges statsskuld är för närvarande 346 miljoner i rundt tal. Medelräntan på denna skuld är ungefär 3,7 %. Den behållna inkomst, statens järnvägar hade år 1903, representerade något öfver 4 % å denna fonderade statsskuld, och den summa, som inlevererades till statskontoret, nämligen 12 miljoner, motsvarade ungefär 3,45 % på samma skuld. Jag tror således icke, att man kan säga, att det är så illa ställt. Att en del af behållningen, som i sin helhet utgjorde nära 14 miljoner kronor, icke inlevererats, utan användts för kolförslag och dylikt, är ju något som måste ske, för att man skall kunna vara säker i händelse af mindre goda inkomster ett annat år eller i händelse af europeiskt krig, då kol möjligen icke kunna fås. Man kan som sagt icke med fullt fog påstå, att våra statsbanor hafva en så dålig ekonomisk ställning. En jämförelse med utländska statsjärnvägar i afseende å driftsprocenten år 1901 visar, att våra statsbanor ingalunda intaga den sämsta platsen inom Europa, utan att de — om de också icke hörde till de bästa — dock i förhållande till landets natur och trafikens beskaffenhet hade en ganska god ställning.

Hvad själfva frågan om Göteborg—Boråsbanan beträffar, vill jag först nämna, att, då järnvägsstyrelsen 1902 i oktober ingick till Kungl. Maj:t med anmälan, att tiden för banans inköp enligt punkt a. i koncessionen utginge i december 1904, så var det ju endast en skyldighet för styrelsen att göra detta. Styrelsen borde icke utsätta sig för anmärkningen att hafva glömt saken och att icke hafva observerat en så viktig angelägenhet. Samtidigt med denna anmälan förelago remisser på förslag att undersöka frågan om inköp af hela bansträckan Alfveta—Växjö—Karlskrona, och järnvägsstyrelsen gjorde då jämväl framställning om bemyndigande att vidtaga åtgärder för

*I fråga om utredande af denna fråga. Kungl. Maj:t fann emellertid icke skäl att förvärfvande bifalla denna framställning. Nu har frågan återkommit genom en-  
åts staten af skilda motionärer.*

*vissa enskilda järnvägar*

*m. m.*

(Forts.)

I Sverige finnes det för närvarande omkring 4,200 kilometer statsbanor och något öfver 8,000 kilometer enskilda järnvägar. I början af järnvägsdriften här i landet, då endast få och helt korta enskilda järnvägar funnos, ordnades samtrafik mellan dessa och statsbanorna ganska lätt; men nu, sedan de enskilda järnvägarnes antal så betydligt tillvuxit, hafva svårigheterna att på ett för alla parter tillfredsställande sätt ordna samtrafiken järnvägarna emellan blifvit allt större och större. Jag vill icke därmed hafva sagdt, att det är någonting, som kan läggas de enskilda järnvägarna till last. Samarbetet har varit angenämt och bra på allt sätt. Men det ligger i sakens natur, att ju mera de enskilda järnvägarna tillväxa i förhållande till statsbanorna, desto svårare och svårare blir det att undvika konflikter och skipa rättvisa mellan de olika transportlederna. Man måste därför sträfva efter att få det hela så enhetligt som möjligt. Detta har man insett i andra länder, såsom i Tyskland, där enskilda järnvägar i mycket stor utsträckning inköpts af staten, i Österrike och i Schweiz, där alla enskilda banor, utom S:t Gotthardsbanan, nu genom allmän folkomröstning blifvit förvandlade till »Bundesbahnen». I England, där det icke finnes några statsbanor, sträfvar man dock efter att få enhet i afseende å taxor och trafikförhållanden. Samma tecken hafva visat sig i Frankrike och i flera af Europas mindre stater. Det är för hela landets samfärdsel och industriella utveckling nödvändigt, att äfven hos oss, liksom på andra ställen, uppkommer en ordnad järnvägspolitik, så att man vet hvad man har att rätta sig efter. Här har af mig mångfaldiga gånger framställts den frågan: Skola statsbanorna skötas national-ekonomiskt, d. v. s. med hänsyn till landets ekonomiska utveckling, eller statsfinanssiellt, d. v. s. med hänsyn till inlevereringen till statskontoret? På denna fråga har jag aldrig fått något direkt svar och lär nog ej heller få något, men statsmakterna borde dock söka genom ett konsekvent uppträdande visa hvad de önska. Det måste dock naturligtvis komma den dag, då här blir en verklig järnvägspolitik. Utan att närmare ingå på frågan i hvilken riktning denna politik bör gå, vill jag emellertid framhålla, att man under alla förhållanden bör söka förekomma, att genom sammanförandet af flera enskilda järnvägar till en längre sträcka, som går mer eller mindre parallellt med statsbanorna, det kan uppstå ett tariffkrig, som icke kommer att lända hvarken statsbanorna eller de enskilda järnvägarna till gagn och som helt visst icke heller kommer allmänheten i dess helhet till godo, men väl undantagsvis enskilda större trafikanter i form af särskilda aftal om restitution af fraktagifter. Den nu ifrågavarande Boråsbanan utgör en sådan del af en lång sträcka enskilda järnvägar, och jag får fästa uppmärksamheten på, att därest icke sambandet emellan dessa brytes, så skulle en sammanslagning i fråga om tariffer och taxor och allehanda andra saker ifrån Blekinge och Skåne upp till Göteborg och ända till Falun kunna åstadkommas, som kanske ingalunda skulle vara fördelaktig för statsbanorna. Jag vill icke härmed hafva sagdt, att sådana planer föreligga, men det är möjligt, att sådana kunna upp-

komma. Genom inköpet af den ifrågavarande banan finge emellertid staten ett ord med i laget vid en sådan eventualitet, och jag tror därför, att det är ett stort statsintresse, att staten inköper denna Göteborg—Borås-bana. Jag erkänner villigt, att det är hårdt — jag erkänner det mycket villigt — för dem, som nu i sina aktier trott sig finna ett godt värdeobjekt, att få afstå därifrån. Det kan icke förnekas. Men då nu i det kontrakt — jag kan ju kalla koncessionen ett kontrakt — som förefinnes mellan staten och banan, den punkten förekommer, att staten har rätt att förvärfva banan på de och de villkoren, bör ju staten åtminstone uttala sig, om den vill begagna sig af denna rätt eller ej. Ur det allmännas synpunkt tror jag, att det är af vikt, att staten begagnar sig af denna rätt, något, som äfven herr von Friesen redan framhållit. Det är visserligen, som sagdt, ledsamt för de enskilda aktieägarna; men det är ju alltid så, att de enskilda intressena måste vika för statsintresset. Jag tror, såsom jag redan sagt, att det här gäller ett statsintresse, och att staten gör klokt uti att nu köpa denna bana, icke därför att dessa 72 kilometers läggande till statsbanenätet skulle i någon nämnvärd mån inverka på statsbanornas finanser i fråga om de direkta inkomsterna, men det skulle vara ett steg i den riktning, dit man vill komma, nämligen en ordnad järnvägspolitik inom landet. Här är nu ett tillfälle att gå ett steg i den riktningen att få det ordnad på ett tillfredsställande sätt, och det tillfället får icke försummas. Banan kommer att köpas förr eller senare. Jag har här en samling af hvad som sagts i förgångna tider i Riksdagen om dylika saker; och det visar sig, att banor blifvit köpta, som en tid alls icke ansågos vara lämpliga att inköpa. Jag tror, att så blir händelsen med Borås—Göteborgsbanan, och att staten får en större utgift eu gång i tiden för denna bana, om den icke nu inlöses.

Vidare hafva här berörts förhållandena vid Göteborgs station; och en ärad talare yttrade, att det icke var ens fel att två träta, d. v. s. jag öfversätter hans yttrande på det viset. Det är visserligen icke någon egentlig konflikt där, men den ifrågavarande banan sitter inne med så stora trumf gentemot statsbanan i fråga om ordnandet af Göteborgs station, att det utan tvifvel kan komma att föranleda rätt väsentligt ökade kostnader och svårigheter för staten att ordna förhållandena därstädes, som nödvändigt måste ganska snart ordnas, om de skola kunna tillfredsställa den stora hamnstadens behof och trafiken från upplandet där ofvan. Jag vill icke ingå på några detaljer för att visa dessa kostnader och svårigheter; jag vill endast nämna, att Göteborg—Boråsbanan har ett ouppsägbart kontrakt, som gifver den rätt att gå en viss bestämd väg öfver Göteborgs bangård. Järnvägsstyrelsen har föreslagit banan att öfverflytta denna sin rätt till den nya väg, som staten kunde komma att erbjuda, men banan har svarat: nej. Det har således visat sig, att banan kan halla på sina kontraktsenliga rättigheter och att svårigheter komma att yppa sig. Jag vet mycket väl — såsom en ärad talare fran Göteborg också nämnde — att hela sakkälet i öfrigt beträffande dessa stationsförhållanden i Göteborg är vida bättre nu, än det var för en tid sedan, därför att aktiemajoriteten i bergslagsbanan numera kommit i göteborgarnes händer,

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.*  
(Forts.)

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.* och man vet, att man från deras sida kan vänta stort tillmötesgående. Men det är likväl icke godt, att det finnes ett annat enskildt intresse, som har ett alltför vägande ord med vid afgörandet af en så viktig fråga.

På grund af hvad jag nu yttrat, ber jag att få yrka bifall till reservationen med den formulering, som har blifvit af herr Bergendahl föreslagen.

Häri instämde herr *von Krusenstjerna*.

Herr Sjö: Herr talman, mina herrar! Efter allt hvad här blifvit yttrat för bifall till den vid den nu föredragna punkten fogade reservationen, har jag icke mycket att tillägga, men det torde dock tillåtas mig att vid detta tillfälle säga några ord.

Reservanterna ha framkommit med sin nu ifrågavarande reservation, för att Riksdagen måtte se den föreliggande frågan icke endast ur en synpunkt, utan äfven ifrån andra. Denna fråga är enligt mitt förmenande så viktig, att den icke bör ses ensidigt, utan så allsidigt som möjligt. Men om Riksdagen det gör, tror jag icke, att Riksdagen kan underlåta att besluta sig för att redan nu förvärfva åt staten Göteborg—Borås järnväg. Här har redan af dem, som nu yttrat sig till förmån för förslaget, att detta inköp bör komma till stånd i år, framhållits, att intill den 15 näskkommande december kan staten inlösa nämnda järnväg mot en summa af 5,500,000 kronor, medan järnvägen åter efter denna tidpunkt torde komma att betinga ett pris af en 8—9,000,000 kronor. Denna omständighet anser jag vara värd allt beaktande, och det är den, som till någon del motiverar min uppfattning, att det riktigaste vore, om Riksdagen beslutade att nu inköpa Göteborg—Borås järnväg.

Här har af en ärad talare på göteborgsbänken blifvit sagdt, att om Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag skulle blifva nödsakadt att nu afstå sin järnväg, skulle aktieägarne därigenom göra en stor förlust. Ja, det är nog sant, men de personer, som skaffat sig aktier i detta bolag, ha nog redan på förhand haft reda på den förlust, som de möjligen skulle kunna komma att lida därigenom, att staten begagnade sin i den at bolaget beviljade koncessionen medgifna rätt att inlösa järnvägen. Jag tror därför icke, att någon förebräelse skulle kunna riktas mot Riksdagen, om den i enlighet med de i koncessionen stadgade villkoren beslutade att åt staten förvärfva denna järnväg. Köper staten den, så får bolaget icke allenast det i järnvägen nedlagda kapitalet, utan äfven 5 procents ränta därför, samt har ändå fördelen i att hafva en god kommunikationsled i denna bana, hvarför jag anser, att aktieägarne böra vara nöjda.

Vidare yttrade den ärade talaren, att man vid beräkningen af den kostnad, som inköpet nu af Göteborg—Borås järnväg skulle förorsaka staten, endast stödt sig på antaganden. Jag vill med anledning däraf nämna, att då järnvägsstyrelsen ingick till Kungl. Maj:st med förslag om inköp af nu ifrågavarande järnväg, uppgaf järnvägsstyrelsen kostnaden för detta inköp till just den summa, som här blifvit nämnd, och jag undrar, om man icke kan säkert lita på, att järnvägsstyrelsen här-

vidlag lämnat mera exakta beräkningar än den ärade talaren. Här har redan anförts, att Göteborg—Borås järnväg under förlidet år lämnat en inkomst af närmare 36 kronor pr dag och bankilometer. Om vi jämföra denna inkomst med hvad järnvägarne öfver hela landet lämnat i behållning, skola vi finna, att Göteborg—Borås järnväg i detta hänseende är en af de allra bästa. Äfven på grund däraf tror jag det icke vara riktigt handladt af Riksdagen att nu afslå förslaget om denna järnvägs förvärfvande åt staten.

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.*  
(Forts.)

Det uppsving, som under senaste räkenskapsåret inträdt i Göteborg—Borås järnvägs trafikförhållanden, beror till väsentlig del därpå, att Borås—Alfvesta järnväg tillfört den förra icke obetydligt med ej blott gods, utan äfven passagerare. Järnvägens inkomster hafva på grund däraf under sistlidet år stigit med icke mindre än 9 procent, hvilket ju är en ganska afsevärd stegring, och jag är förvissad därom, att denna Göteborg—Borås järnvägs inkomster komma att stiga undan för undan, år efter år, just mycket till följd däraf att Borås—Alfvesta järnväg kommit till. Sedan denna sistnämnda järnväg kom till stånd, ha invid densamma uppstått många industriella anläggningar, bland hvilka jag exempelvis kan nämna Gnosjö, Nissafors och Limmared, och flere andra dylika äro planerade, och dessa anläggningar gifva och komma småningom att i än högre grad än hvad nu är fallet gifva såväl Borås—Alfvesta järnväg som Göteborg—Borås järnväg tillfälle till inkomster af godstrafik.

Här har nu sagts, att staten icke bör inköpa Göteborg—Borås järnväg, emedan staten icke behöfver densamma. Men, mina herrar, då vi väl hunnit så långt som öfver den 15 nästkommande december, få vi nog se, att vissa krafter skola sättas i rörelse för att genomdrifva ett inköp från statens sida af denna järnväg, och den köpesumma, som staten då måste betala, blir helt säkert väsentligt större än den summa, för hvilken staten nu kan få järnvägen. Staten skulle sålunda efter mitt förmenande förlora genom att icke nu göra detta inköp, och det är därför som jag, herr talman, icke kan annat än förorda detsamma.

Medan jag har ordet, ber jag att till järnvägsstyrelsen få uttala ett tack, för att den i tid observerat denna angelägenhet och hos Kungl. Maj:t gjort framställning om förvärfvande åt staten af den nu ifrågasvarande järnvägen. Att Kungl. Maj:t sedan hvilat på hanen i ungefär ett års tid, innan Kungl. Maj:t kom med sitt bleklagda nej, det är Kungl. Maj:ts och departementschefens sak. Riksdagen har nu, tack vare motionärerna, fått fram frågan och fått tillfälle att noga begrunda densamma. Då jag för min del är af den öfvertygelsen, att det vore lämpligt, att staten redan i år inköper Göteborg—Borås järnväg, skall jag, herr talman, förena mig med herr Bergendahl i den af honom i första delen af hans yrkande gjorda hemställan.

Herr Ödman: Herr talman! Då jag antecknat mig som reserwant mot utskottets hemställan i den nu förevarande punkten, ber jag att med några ord få angifva skälen härtill. De förnämsta skälen för afslag å utskottets hemställan och bifall till reservationen ha redan blifvit anförda, och jag har därför icke så mycket att tillägga.

Jag vill emellertid fästa uppmärksamheten på en mycket viktig

*I fråga om  
förvärfvande  
åt staten af  
vissa enskilda  
järnvägar  
m. m.  
(Forts.)*

fråga, som särdeles nära beröres af det här ifrågasatta inköpet från statens sida af Göteborg—Borås järnväg, nämligen frågan om ordnandet af stationsförhållandena i Göteborg. Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag sitter för närvarande inne med stora trump på hand i denna fråga och kan, om det så vill, hindra en rätt anordning af Göteborgs station. Det är emellertid för den bohüsländska kustbefolkningen af den allra största betydelse, att stationsfrågan i Göteborg löses på det sätt, att bohüsbanan kommer öfver statsbanestationen i förbindelse med Göteborg—Borås-banan. Som förhållandet nu är i detta afseende, måste omlastning i Göteborg äga rum med allt det gods, som kommer på den ena banan för att fortsätta på den andra. Om direkt förbindelse finnes mellan dessa båda banor, skulle detta vara till stor fördel för såväl den bohüsländska kustbefolkningen som för befolkningen uppe i landet. Den förra finge nämligen då större möjlighet att kunna afsätta sin fisk, och den senare kunde bättre än hittills förskaffa sig den billiga och närande föda, som just västkustfischen erbjuder. På samma gång skulle trafiken å bohüsbanan blifva lifligare och banans inkomster på grund däraf också större, något, som väl kan behöfvas.

Det har sagts, att det skulle vara krämarepolitik från statens sida, om staten skulle begagna sig af sin rätt att nu inlösa Göteborg—Borås järnväg, emedan aktierna i järnvägsbolaget för närvarande råka stå något högre än pari. Jag vill emellertid påpeka, att de personer, som nu sitta inne med de flesta af dessa aktier, icke haft dem från början, utan köpt dem på spekulation. Jag kan säga detta, då jag varit i tillfälle att se förteckningen på de personer, som innehafva dylika aktier. Har nu staten vid koncessionens beviljande åt bolaget tillförsäkrat sig rätt att inom viss tid inlösa järnvägen, om staten därtill finner anledning, så skall väl i alla fall denna statens rätt också vara gällande. Skulle den icke gälla i ett fall sådant som detta, vore det onödigt att i någon koncession hvilken som helst stadga något i det afseendet, ty beträffande sådana banor, som äro felaktigt byggda och icke bära sig, kan väl sällan någon inlösen från statens sida komma i fråga.

Jag vill vidare påpeka det stora statsintresse, som är förknippadt med den nu ifrågavarande banan. Det har här förut framhållits, att det för vårt försvar skulle vara en stor fördel, om vi från västerhafvet, nämligen från Göteborgs hamn, kunde få en så direkt förbindelse som möjligt till flottans station i Karlskrona, så att vi på denna väg kunde transportera stenkol för flottans behof. Vi veta alla allt för väl, att tillgång på stenkol är en af de viktigaste förutsättningarna för att en flotta skall kunna hållas i stridsdugligt skick. Det skulle i ett eventuellt krig kunna hända, att Östersjön icke vore tillgänglig för oss och att de tränga sunden till Östersjön höllos stängda af en fiendlig makts flotta, och hvad vore då att göra? Vi kunde ju då icke få något stenkol från England till Östersjön. Jo, vi skulle kunna skicka denna kol från Göteborg tvärs öfver landet till Karlskrona. Det är samma synpunkt, som framhölls, då vi anlade Göta kanal, då det påvisades de fördelar, som vid krigstillfälle låge däruti, att vi hade kommunikation sjöledes mellan västkusten och Östersjön utan att behöfva gå genom sunden till Östersjön.

Då jag således anser det vara af stor vikt, att staten nu inköper

järnvägen Göteborg—Borås, ber jag att få yrka bifall till den vid den nu föredragna punkten fogade reservationen med den af herr Bergen-dahl här föreslagna ändringen.

*I fråga om  
förvärfvande  
åt staten af  
vissa enskilda  
järnvägar  
m. m.  
(Forts.)*

Herr Johnsson i Bollnäs: Herr talman! Jag kan vid öfverläggningen i förevarande fråga icke underlåta att erinra mig den situation, som förevar här i kammaren år 1895, då förslag förelåg om inköp af staten af västkustbanan. Då liksom nu framhöllos å ena sidan med stort eftertryck de stora fördelar, som staten skulle vinna genom ett inköp af banan, och å andra sidan de stora olägenheter, som inköpet skulle förorsaka aktieägarne i järnvägsbolaget, därigenom att de då nödgades afstå från en lysande affär o. s. v. Hur ha nu förhållandena vid västkustbanan gestaltat sig? Hur ställer det sig med dess rentabilitet i statens hand? Då staten skulle inköpa denna bana, uppgafs det, att banan under det då sistförflutna året, nämligen 1894, lämnat 4,96 procent i nettoafkastning, och herr civilministern uttalade då i denna kammare, att det kunde väl icke vara någon, som kunde tvifla på, att inkomsterna af den ifrågavarande banan icke skulle komma att stiga, och under sådana förhållanden borde det väl — menade han — vara en synnerlig fördel för staten att förvärfva banan. Men nu, sedan staten i åtskilliga år förvaltats banan, se vi af statistiken, att banan lämnar en nettobehållning i medeltal af cirka  $2\frac{3}{4}$  procent per år. Staten måste således för betalande af räntan å de penningar, som den nedlagt i banan och hvilka staten själf upplånat, särskildt tillskjuta skillnaden, och detta kallar man då en så synnerligen god affär.

Men, säges det, man måste också taga hänsyn till en del andra omständigheter. Det är sålunda t. ex. fördelaktigt för anordnandet af trafikförhållanden och dylikt, att västkustbanan är i statens ägo. Ja, jag förstår mycket väl, att, när det är fråga om att förvärfva en ny bandel, staten då alltid bör undersöka, om en sådan ny bandel kan vara af så allmänt intresse ur statens eller enskild synpunkt, att staten genom anläggande af eller förvärf af densamma kan vinna några fördelar, och staten har ju i visst fall jämväl skyldighet att, äfven om direkt vinst ej är att påräkna, söka att understödja orter, som sakna nödiga medel att upphjälpa sina kommunikationsförhållanden. Men om sådana synpunkter kunna göras gällande, när det är fråga om att bygga nya banor, kunna de å andra sidan alls icke förekomma, när förslag föreligger, att staten skall inköpa redan färdigbyggda banor, ty så snart en ort väl fått järnväg, har den ju kommit i åtnjutande af alla de fördelar, som en dylik medför, oberoende af huruvida den är i enskild eller i statens hand.

För öfrigt kan jag icke förstå, hvarför staten skulle inköpa Göteborg—Borås järnväg, endast emedan denna bär sig. Icke kan det väl vara klokt af staten att lägga sig till med alla möjliga banbitar endast af den anledningen, att de icke gå med förlust, men icke sådana banor, som äro mindre inkomstbringande. Skola de synpunkter göras gällande, som chefen för statens järnvägar nyss antydde, nämligen att man bör tillse, att vissa järnvägsnät och vissa bansträckor uteslutande ligga i statens hand, får man väl icke endast taga hänsyn till, huruvida en

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.*  
(Forts.)

banan lämnar tillräckligt stor utdelning eller ej, utan äfven huruvida den tillsammans med närliggande statens banor bildar ett nät, som kan medföra fördel ur trafiksynpunkt och att staten af detta skäl bör förvärfva äganderätten. Skall man draga ut konsekvenserna af den princip, som chefen för statens järnvägar här förordad, bör man väl — som motionärerna också antydt — söka att åt staten förvärfva hela bansträckan ifrån Göteborg till Karlskrona, och, såsom herr vice talmannen här framhållit, tenderar det hela därt. Det nu föreslagna inköpet af Göteborg—Borås-järnvägen skulle endast blifva ett första steg, ty jag förstår icke, hvarför man skulle stanna vid det och icke taga det andra steget och äfven köpa Borås—Alfvesta-järnvägen o. s. v., tills hela sträckan från Göteborg till Karlskrona är i statens ägo. Det måste ju ur trafiksynpunkt vara i hög grad olämpligt, om staten endast skulle disponera en bit af denna järnvägssträcka, nämligen Göteborg—Borås järnväg, medan återstoden utgjordes af enskilda järnvägar. Det riktigaste vore alltså, att på samma gång man inköper järnvägen Göteborg—Borås äfven besluta att åt staten förvärfva hela sträckan från Göteborg till Karlskrona. Men då kan man fråga, om herrarne, som nu arbeta för att få igenom det nu föreliggande förslaget om inköp af bandelen Göteborg—Borås, också vilja påstå, att hela järnvägssträckan Göteborg—Karlskrona skulle komma att blifva vinstgifvande i statens hand. Jag tror icke, att någon här kan ha mod att påstå något dylikt, ty af erfarenhet veta vi ju, huru det går, då staten förvärfvar enskilda banor. Det af mig nyss anförda exemplet beträffande statens inköp af västkustbanan är ju ett bevis därpå, att då järnväg öfvergår till staten, minskas nettobehållningen å sådan bana. Jag är öfvertygad om, att, därest västkustbanan fortfarande vore en enskild järnväg, den äfven nu skulle lämna lika stor afkastning som år 1894 eller en 4,96 procent, kanske däröfver, medan den för närvarande, då den är statsbana, icke lämnar mer än cirka hälften så stor behållning.

Hvar tro herrarne det kommer att sluta, om vi nu taga ett sådant steg som det här föreslagna och inköpa Göteborg—Borås järnväg? Det blir nog så, att staten kommer att inköpa den ena banan efter den andra, och det mest oegentliga i allt detta blir, att staten kommer att inköpa sådana enskilda järnvägar eller delar däraf, som ha starka förespråkare här i Riksdagen, utan att dessa järnvägar eller bandelar ha tillräcklig bärkraft i ekonomiskt afseende eller kunna erbjuda staten några afsevärda fördelar ur trafiksynpunkt.

Dessa förhållanden — att vissa intressen kunna göra sig gällande i Riksdagen och förvärfva sig fördelar på statens bekostnad, under det att andra, som icke hafva tillräckligt mäktiga förespråkare, blifva åsidosatta — måste naturligtvis väcka mycket uppseende och alstra misstro i landet.

Hvartill leder det, om vi skola fortfara med att inköpa enskilda järnvägar för statens räkning, oaktadt vi tydligt se, att dessa järnvägar icke i statens hand kunna lämna nöjaktig ränta? Är det ekonomiskt riktigt att slå in på en väg, som leder till att man måste betala stora mellangifter för att kunna utgöra de stadgade räntorna och annuiteterna på statens lån för dessa järnvägar? Jag tror icke detta. Jag tror, att dessa inköp komma att till sådan grad tynga på



statens budget, som redan förut är ganska hårdt belastad, att man en dag skall komma till öfvertygelse om, att man har handlat oklokt.

Chefen för statens järnvägar sade, att det snart nog borde blifva klart, huruvida statens järnvägar böra skötas enligt en ordnad järnvägspolitik. Ja, jag har trott, att det sedan länge varit Riksdagens mening, att statens järnvägar böra skötas på ett rationellt sätt och enligt planmässigt ordnad drift. Och jag hoppas, att äfven statens järnvägsstyrelse haft denna mening och fortfarande sträfvar efter att vinna detta mål. Jag förstår då icke, huru det är möjligt att säga, att förvärfvandet af ifrågavarande järnvägssträcka skulle kunna medföra någon fördel från planmässig synpunkt. Detta skulle då vara på grund af det skäl, som från flera håll här åberopats, nämligen att, om banan icke köpes nu, det blir dyrare att förvärfva den längre fram. Jag tror icke, att det är så farligt med denna sak. Skulle Riksdagen besluta sig för att inköpa hela bansträckan Göteborg—Karlskrona, hvilket ju, för så vidt de synpunkter, som här framhållits af chefen för statens järnvägar, skola vinna tillämpning, så tror jag icke, att man skulle riskera att blifva nekad att förvärfva den järnväg, hvarom nu är fråga, för enahanda pris, för hvilket den nu, med hänsyn till de i koncessionen intagna villkoren, kan förvärfvas.

På de nu i korthet anförda skälen yrkar jag, herr talman, bifall till utskottets förslag.

Herr Nordström i Stockholm: Herr talman, mina herrar! Med anledning af ett par yttranden af den siste ärade talaren skall jag be att få säga några ord.

Jag har aldrig sagt, att man skall köpa endast sådana banor, som bära sig, och underlåta att köpa de banor, som icke bära sig. Jag har sagt, att man bör köpa in sådana banor, som passa i det stora systemet, hvilket afser ett järnvägspolitiskt ordnande af trafikförhållandena. Är det en handel, som icke bär sig, men som kan antagas varda en integrerande del i detta system, bör den köpas. Man bör vid inköpen ingalunda taga hänsyn endast till afkastningen.

Den ärade talaren har vidare påpekat, att västkustbanans afkastning gått ned betydligt, sedan den kom i statens hand. Denna bana gaf år 1895, då den ännu tillhörde de enskilda bolagen, en ganska god afkastning. Enligt statistiken har afkomsten sedan under några år minskats. Detta är en följd däraf, att på banan nedlagts åtskilligt med penningar. Banans kapitalvärde är nu ett helt annat och högre, än då den såldes, och på hvilket lägre värde afkomsten förr beräknades. Vidare hafva vissa år omkostnader för banans förbättrande gjorts med trafikmedel, underhållsmedel, hvilka omkostnader af de enskilda bolagen säkerligen skulle hafva påförts »nybyggnad».

Åren 1891—1895 gaf västkustbanan en medel-nettoafkomst af 5,04 % å dåvarande kapitalvärde, åren 1896—1902, då banan var i statens hand, skulle, med samma kapitalvärde till grund, afkomsten varit 5,07 %; men till följd af kapitalökningen och statens högre tariffer, har den under sistnämnda period varit 3,52 %. Jag tror icke,

*I fråga om förvärfvande af staten af vissa enskilda järnvägar m. m.*  
(Forts.)

*I fråga om förvärfvande åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.* att man med fog kan säga, att denna bana i statens hand gifvit sämre afkastning, än den gjort förut.

Vid bedömandet häraf får man ytterligare taga hänsyn därtill, att statens järnvägars statistik för närvarande icke är fullt tillfredsställande, hvarför den också just nu är föremål för omarbetning. 3,52 % har emellertid varit medelafkastningens ungefärliga storlek. Ett år, då af trafikmedel bestreds hela kostnaden för skenutbyte mellan Arlöf och Ängelholm, gick emellertid afkastningen betydligt ned. Vidare är att märka, att, sedan banan kommit i statens hand, till följd ej blott af trafikanternas fordranden, utan jämväl af hänsyn till sammanhanget med andra kommunikationsleder, flera tåg insatts än förut. Därigenom har den rullande materielen på banan måst ökas, utan att varu- och persontrafikens intensitet ökats i samma grad. Icke dess mindre har banan gifvit en medelafkastning af 3,52 % för en följd af år.

(Forts.)

Jag tror icke, att det är anledning att nu afslå de föreliggande motionerna. Det finns andra af staten inköpta banor, som gifvit mycket god afkastning på de summor, som staten utgifvit för inköpet, ehuru äfven dessa bandelar i statistiken måst sammanföras med andra bandelar och i följd däraf de förra fått bära större andelar i värdet af den rullande materiel, som sedermera inköpts, samt i andra utgifter, än som eljest skulle varit fallet.

Jag vidhåller mitt förra yrkande.

Härefter yttrade:

Herr talmannen: Innan öfverläggningen förklaras afslutad, ber jag få meddela, att, fastän momenten a) och b) blifvit i ett sammanhang föredragna, jag ämnar framställa proposition på hvarje moment för sig.

Herr Andersson i Västra Nöbbelöf: Jag ber för min del få säga, att, ehuru jag varit med om utskottets förevarande beslut, jag därvid icke låtit mig påverkas af aktieägarne i Göteborg—Borås järnväg. Jag har den åsikten, att staten icke bör inlåta sig på allt för många järnvägsföretag. Förhållandet är, att denna järnväg icke lär blifva så räntebärande i statens hand, som man vill låta påskina. Här har sagts, att den lämnat stor utdelning. Men om vi se till dels hvilka stora utgifter, som vi komma att få underkasta oss för statens järnvägars behof, och hvilka utgifter måste afräknas på järnvägarnes inkomster, och dels hvilka öfriga utgifter som i år föreslås att betäckas genom lån, då tror jag, att det är skäl, att vi betänka oss mera än en gång, innan vi kasta oss in på inköp af flera järnvägar. Så t. ex. lär det finnas en brist i statens järnvägars pensionskassa, som uppgår till omkring 25,000,000 kronor. Denna brist kommer att behöfva fyllas inom kort tid. Därtill kan läggas de anslagskraf, som regeringen i år föreslår skola betäckas genom lån, uppgående till ett belopp af omkring 23,000,000 kronor. Riksdagen har redan gifvit tillstånd till att vi i utlandet få medelst lån skaffa oss kassareserver till ett belopp af 15,000,000 kronor. Vidare hafva också en del enskilda motionärer

begärt åtskilliga miljoner till järnvägsföretag. Det är, såsom herrarne finna, inga obetydliga utgifter, det kommer att blifva fråga om.

Man har sagt, att staten förr eller senare kommer att inköpa hela den direkta järnvägslinjen mellan Göteborg och Alfvesta, och därför böra vi nu köpa linjen mellan Göteborg och Borås. För mig är detta ett ytterligare skäl att nu ej vara med om inköp af denna järnvägsbit. Ty därigenom skulle vi endast binda Riksdagen vid att framdeles inköpa den återstående delen af banan; och jag hoppas, att Riksdagen i en framtid icke bör i fråga om järnvägsinköp vara mera frikostig än den nu är.

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

Öfverläggningen var härmed slutad. Därunder hade i fråga om *mom. a)* yrkats dels bifall till utskottets i detta moment gjorda hemställan, dels ock afslag därå och bifall i stället till det af herr Bergendahl under öfverläggningen framställda yrkandet. Herr talmannen, som nu framställde propositioner å dessa yrkanden, fann den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl, i anledning hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i andra punkten *mom. a)* af utskottets förevarande utlåtande n:o 48, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren med afslag å utskottets berörda hemställan bifallit det af herr Bergendahl under öfverläggningen framställda yrkandet.

Omröstningen utvisade 93 ja mot 92 nej; hvadan alltså utskottets hemställan bifallits af kammaren.

Sedan herr talmannen härefter framställt proposition i fråga om *mom. b)*, biföll kammaren utskottets i detta moment gjorda hemställan.

## § 9.

Å föredragningslistan fanns härefter upptaget lagutskottets utlåtande n:o 33, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående vissa åtgärder mot utbredning af lungsoi.

*Förslag till lag angående vissa åtgärder mot utbredning af lungsoi.*

Genom en den 19 nästlidne februari aflåten proposition, n:o 45, som af båda kamrarna till lagutskottet hänvisats, hade Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för nämnda dag, föreslagit Riksdagen att antaga följande förslag till

*Förslag till  
lag angående  
vissa åtgärder  
mot utbredning  
af lungsot.  
(Forts.)*

## Lag

### *angående vissa åtgärder mot utbredning af lungsot.*

Härigenom förordnas som följer:

#### 1 §.

Har af lungsot (lungtuberkulos) angripen person afidit, åligger läkare, som vårdat den sjuke, att, så snart han erhållit kännedom om dödsfallet, därom hos hälsovårdsnämnden göra skriftlig anmälan, som utom sjukdomsbenämningen bör upptaga den sjukens namn och ålder äfvensom bostad vid dödsfallet.

#### 2 §.

Hälsovårdsnämnd har att, när anmälan, som i 1 § sägs, blifvit gjord, eller nämnden eljest fått kännedom därom, att af lungsot angripen person afidit, ombesörja, att den bostad, som bebotts af den sjuke, jämte gång- och sängkläder samt andra brukade persedlar ofördröjligen underkastas erforderlig rening eller desinfektion.

#### 3 §.

Inträffar fall, som i 1 § sägs, å ort, där hälsovårdsnämnd icke finnes, har läkaren att göra den i samma paragraf föreskrifna anmälan hos kommunalnämnden och därvid tillika meddela skriftlig anvisning på erforderliga åtgärder för rening eller desinfektion af bostad, som bebotts af den sjuke, äfvensom af gång- och sängkläder samt andra brukade persedlar; och vare nämnden pliktig att, så vidt möjligt är, skyndsamt bringa dessa åtgärder till verkställighet.

Skulle nämnden, utan att sådan anmälan skett, få kännedom därom, att af lungsot angripen person afidit, bör nämnden, såvidt möjligt är, söka träffa anordningar för erforderlig rening eller desinfektion.

#### 4 §.

I denna lag omförmälda renings- och desinfektionsåtgärder skola verkställas med ledning af de anvisningar, som af medicinalstyrelsen utfärdas. Där så anses nödigt, äger hälsovårds- eller kommunalnämnd låta, emot utgifvande af skäligen ersättning, förstöra gång- och sängkläder samt andra brukade persedlar, som varit utsatta för smitta.

---

Denna lag skall träda i kraft den 1 januari 1905.

Utskottet hemställde, att ifrågavarande proposition måtte af Riksdagen bifallas.

Vid utlåtandet hade fogats reservationer:

af herr *Hasselrot*, med hvilken herrar *Leman*, *Olsson* i Mård-<sup>vissa åtgärder</sup> *äng* och *Wiklund* instämt och som ansett, att lagutskottet bort hem-<sup>mot utbredning</sup> ställa, att första punkten i 4 § måtte erhålla följande lydelse:

*Förslag till  
lag angående  
vissa åtgärder  
mot utbredning  
af lungsot.  
(Forts.)*

#### 4 §.

I denna lag omförmälda renings- och desinfektionsåtgärder skola verkställas med ledning af de anvisningar, som af medicinalstyrelsen utfärdas, samt bekostas af vederbörande kommun. Där etc.;

samt af herr *Waldenström*, som biträdt den af herr *Hasselrot* afgifna reservationen och därjämte ansett, att i 1 § af lagförslaget orden: »Har af lungsot (lungtuberkulos) angripen person afidit» bort utbytas emot orden: »Har person afidit i lungsot (lungtuberkulos)».

Sedan herr talmannen anmält ärendet till handläggning, beslöt kammaren på hemställan af herr talmannen, att ifrågavarande lagförslag skulle föredragas paragrafvis.

Med anledning häraf föredrogs till en början 1 §; och anförde därvid

Herr *Wiklund*: Herr talman! Då jag begärde ordet, antog jag, att diskussionen om § 1 jämväl skulle få röra sig om lagförslaget i dess helhet, men då kammaren sedermera beslutat, att lagförslaget skulle behandlas paragrafvis, och jag reserverat mig mot § 4, skall jag återkomma, när denna paragraf föredragits.

Vidare anfördes ej. Paragrafen godkändes.

2 och 3 §§.

Godkändes.

I fråga om 4 §, som härefter föredrogs, yttrade

Herr *Wiklund*: Herr talman, mina herrar! Mot det nu föredragna lagförslaget i dess hufvudsakliga delar har jag ingenting att invända, emedan jag anser, att alla de åtgärder, som kunna vidtagas och som kunna tänkas leda till att hindra utbredning af den härjande sjukdomen lungtuberkulos, icke böra lämnas opröfvade eller obeaktade. Men såsom framgår af utskottets betänkande, har jag likväl reserverat mig mot § 4. I denna paragraf stadgas nämligen, att de i lagen omförmälda renings- och desinfektionsåtgärder skola verkställas med ledning af de anvisningar, som af medicinalstyrelsen utfärdas. Men hvem som skall betala kostnaderna för dessa åtgärder, därom finnes icke ett enda ord i lagförslaget. Af den erfarenhet man redan vunnit beträffande en del andra smittosamma sjukdomar, såsom t. ex. difteri, vet man, att dessa kostnader stundom kunna uppgå till ganska dryga be-

Förslag till  
lag angående  
vissa åtgärder  
mot utbredning  
af lungrot.  
(Forts.)

lopp. Det är icke ovanligt, att de variera mellan 25 och 50 kronor. Nu är det i regel så, att de, som drabbas af denna sjukdom, lungtuberkulos, förnämligast äro att finna bland den fattigare och mindre bemedlade delen af befolkningen, som ju lefver under mera ogymsamma förhållanden. Att då åläggga dessa, som kanske under åratals fått bekosta läkarevård och medicin, att så fort någon af familjen åligger bekosta renings- och desinfektionsåtgärder, synes mig vara synnerligen hårdt och obilligt. Jag tror icke, att man vid införandet af sådana bestämmelser som dessa bör försöka så att säga bryta sig fram, utan man bör snarare söka att göra bestämmelserna så, att de blifva så litet betungande som möjligt, emedan de då komma att mottagas med mindre motvilja.

Nu säger visserligen utskottet, att det måste ligga i sakens natur, att dessa kostnader skola gäldas af vederbörande kommun. Men man kan åtminstone hafva skäl att betvifla, huruvida denna tolkning är den rätta. Ty om man läser sista punkten i § 4, synes, att beträffande en del lösören, som den sjuke brukat och som kunna anses vara smittoförande, äger vederbörande hälsovårds- eller kommunalnämnd att mot skäligen ersättning förstöra dessa. Lika nödvändigt synes det mig dock ha varit, att beträffande kostnaderna för renings- och desinfektionsåtgärder också tydligt i lagen preciserats, att dessa kostnader skola gäldas af vederbörande kommun, såvidt icke den enskilde skall få betala dem. Det är ju gifvet, att detta lagförslag kommer att beröra den stora allmänheten, som icke är i tillfälle att sätta sig in i motiveringen till lagen, liksom ej heller i lagutskottets betänkande; detta synes mig utgöra ytterligare ett skäl att i lagen införa tydliga bestämmelser om hvilka det är, som skola betala dessa kostnader.

Vidare säger utskottet: »å andra sidan skulle ett uttryckligt framhållande i lagen, att ifrågavarande kostnader skola stanna på kommunen, icke osannolikt minska benägenheten hos enskilde, som utan svårighet därtill hade tillfälle, att utan kommunens betungande själfva bekosta åtgärder af förenämnda art». Med detta har utskottet, förefaller det mig, i viss mån återtagit hvad det förut sagt om att det måste ligga i sakens natur, att vederbörande kommun skall gälda kostnaden. Jag anser således, att om man jämför 4 § med den motivering, som utskottet lämnat, är det ganska svårt att veta, hur denna paragraf skall tolkas, eller hvilka det är, som skola betala kostnaden, den enskilde eller vederbörande kommun. Det synes mig rent af, att paragrafen blifvit ännu mer otydlig än den ursprungligen var, om man tar hänsyn till utskottets motivering.

Jag anhåller därför, herr talman, att få yrka bifall till den reservation beträffande 4 §, som afgifvits af herr Hasselrot m. fl., i hvilken reservation äfven jag instämt.

Med herr Wiklund förenade sig herrar *Kvarnzelius*, *Söderberg*, *Bromée* i Billsta, *Enander*, *Larsson* i Västerås, *Hammarström*, *Persson* i Arboga, *Andersson* i Hasselbol, *Andersson* i Backgården, *Lindgren* i Islingby, *Janson* i Bråten, *Thorsson*, *Sandin*, *Bengtsson* i Häradsköp och *Österberg*.

Herr Zetterstrand: Herr talman, mina herrar! Inom lagutskottet ha vi med stor tillfredsställelse hälsat framläggandet af detta lagförslag, och det var vår öfvertygelse, att, ehuru förslaget icke innehåller några vitesbestämmelser eller någon ansvarspåföljd, det likväl skall verka godt för att bekämpa lungdot (lungtuberkulos). Då vi ställt oss välvilligt mot förslaget i dess helhet, ha vi icke velat mot detaljer framställa några anmärkningar, om de icke varit alldeles nödvändiga.

*Förslag till lag angående vissa åtgärder mot utbredning af lungdot.*

(Forts.)

Hvad beträffar § 4 hafva, som herrarne se, olika meningar gjort sig gällande, huruvida ändring skulle ske eller icke. Reservanterna hafva nämligen framhållit, att det borde särskildt betonas, att kostnaderna för renings- och desinfektionsåtgärder skulle gäldas af vederbörande kommun. Lagutskottets majoritet har icke ansett, att en sådan bestämmelse uttryckligen skulle behöfva insättas i lagen. Som herrarne vidare se af utlåtandet, har reservationen icke sin grund i någon skiljaktig uppfattning af själfva frågan, utan alla äro ense om, att kommunen skall bekosta åtgärden. Därför kan det tyckas, som om det vore ett ganska godt skäl att sätta ut det i lagen. Det finns dock en liten omständighet, som gör, att vi varit något tveksamma i det fallet. Om man nämligen säger ut alldeles tydligt, att kommunen skall bekosta ifrågavarande åtgärder, kan det lätt hända, att vederbörande stärbhusdelägare blifva mindre beredvilliga och tillmötesgående, när det gäller att hjälpa till med bestridandet af utgifterna; det kan äfven tänkas, att i vissa fall en kommun skulle belastas med orimliga kostnader härför. Jag tänker mig nämligen ett sådant fall som att i Jämtland några personer taga till lefvebröd att uthyra bostäder åt lungsjuktiga personer, att det där logeras den ena efter den andra och att det allt emellanåt inträffar dödsfall bland dessa hyresgäster. Då vore det hårdt, om kommunen i hvarje sådant fall skulle träda emellan i fråga om åtgärder, som borde åligga vederbörande hyresvärd, då han har detta till lefvebröd. Jag tror, att det i sådana fall vore lämpligt, om uppgörelse träffades med dessa hyresvärdar och kommuner, så att icke alla kommuner till följd af lagens uttryckliga bestämmelser i sådana fall måste bära kostnaderna i första hand. Det är således endast på denna grund vi haft olika uppfattning af, huru lagen bör affattas. Jag ber emellertid att få nämna, att Första Kammaren biträdt reservanternas förslag. Skulle nu Andra Kammaren biträda utskottets mening, så kommer det att bli fråga om sammanjämkning. Då kan det hända, att den åsikt kommer fram, som jag häfdat inom utskottet, nämligen att sista delen af första punkten, § 4, bör ha följande lydelse: — — »samt, därest ej annorlunda öfverenskommelse träffats, bekostas af vederbörande kommun». Detta ville reservanterna emellertid ej gå in på, och därför ha de antecknat sin afvikande mening. Om kammaren nu bifaller reservanternas förslag, är det fastslaget, att i lagen skall intagas bestämmelsen att dessa åtgärder under alla omständigheter böra bekostas af kommunen. Antages däremot utskottets förslag, kommer sammanjämkning, som sagdt, att äga rum.

För min del, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Förslag till  
lag angående  
vissa åtgärder  
mot utbredning  
af lungsof.  
(Forts.)

Herr Wawrinsky i Saltsjöbaden: Jag har endast några få ord att tillägga till hvad som nyss yttrades. Enligt min mening bör det naturligtvis i regel vara på kommunens bekostnad, som de föreslagna desinfektionsåtgärderna skola verkställas. Jag har så mycket mera skäl för denna uppfattning som jag ser lagen i belysning af nu gällande epidemistadga. Det finnes nämligen en hel del andra smittosamma sjukdomar, för hvilka man äfven behöfver och är skyldig att desinficera. Hur man då skall gå till väga, står föreskrifvet i gällande epidemistadga. Hälsovårdsnämnd i stad och kommunalnämnd på landet skall tillse, att desinfektion verkställas. Däraf följer enligt min uppfattning, att de kommunala myndigheterna äfven skola bekosta dessa åtgärder. Jag vet väl, att det förekommer undantag; så händer t. ex. i Stockholm, att förmögna personer förklara, att de själva vilja betala desinfektionen, och det får naturligtvis ske, men i regeln är det nog så, åtminstone i Stockholm, och jag tänker att detta äfven är fallet i landsorten, att vederbörande kommunalmyndighet får bekosta den.

Jag fäste mig äfven vid ett annat yttrande af den förste talaren. Han nämnde på tal om kostnaderna för dessa desinfektionsåtgärder, att de skulle uppgå till 25—50 kronor. Jag tror dock, att han därvid räknade något högt. Jag vill ej bestrida, att, om man använder en del dyra medel, som en och annan läkare förordar, det kan gå upp därtill, men det torde vara tämligen öfverflödigt. Jag vill i detta sammanhang påpeka hvad Andra Kammarens andra tillfälliga utskott yttrat i anledning af herr C. J. Ödmans motion i en liknande fråga. Utskottet säger i sitt utlåtande därom följande: »Skall föreskriften om smittrening af bostäder och kläder efter en lungsofssjukes död eller afflyttning till sjukhus blifva något annat än en lag på papperet, så lär följaktligen äfven vara nödvändigt medgifva, att de obligatoriska åtgärderna för denna smittrening skola för vissa fall kunna inskränkas till en grundlig rengöring med såpa och vatten och andra medel, som stå hvar och en till buds, såsom piskning, borstning och vädring m. m., synnerligast som en dylik rengöring nog i flesta fall torde vara fullt tillräcklig för att oskadliggöra det möjligen smittoförande damm, som aflagrats i bostaden, eller de smittämnen, som kunna vidhäfta de af den sjuke begagnade persedlarna.» Såsom hvar och en torde förstå, kunna kostnaderna för dylika åtgärder icke ofta uppgå till vare sig 25 eller ännu mindre 50 kronor, utan utgiften blir nog i de flesta fall betydligt billigare.

Herr Waldenström: Med anledning af det, som herr Zetterstrand sade, ber jag att få upplysa, att reservanterna tänkt sig, att i lagen skall stå hvem som *har skyldighet* att bekosta desinficeringen. Att kommunerna ha rättighet att söka öfverenskomma med andra, om sådana finnas som vilja bekosta den, är naturligt; men en sådan bestämelse har ingen plats i lagen.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Westring: Med anledning af den diskussion, som uppstått om lydelsen af denna paragraf, vill jag endast tillkännagifva, att det naturligtvis varit den kungl. propositionens mening, att kommunerna skola bekosta de åt-



gårder för rening eller desinfektion, som i lagen föreskrifvits. Då det står stadgadt, att hälsovårds- eller kommunalnämnd har att verkställa dessa åtgärder, utan att man tillika uttalat att de skulle få taga igen kostnaden af enskilda, så följer enligt min uppfattning däraf tydligt, att det är kommunerna, som hafva att bekosta samma åtgärder. Jag har emellertid ingen anmärkning att framställa däremot, att ett uttryckligt stadgande därom intages i lagen.

*Förslag till lag angående vissa åtgärder mot utbredning af lungrot.*  
(Forts.)

Herr Lindhagen: Jag skall blott be att få lämna en förklaring öfver huru denna obetydliga skiljaktighet mellan utskottet och reservanterna uppkommit — för öfrigt har det redan framhållits af herr Zetterstrand.

Det förefaller mig vara alldeles själfklart, att i detta fall — såsom också, enligt hvad som påpekats af herr Wawrinsky i Saltsjöbaden, förhållandet är med ett annat enahanda stadgande — när det uttryckligen åligger vederbörande kommunalmyndighet att vidtaga ifrågasatta åtgärder, däraf också följer, att det åligger kommunen att bestrida kostnaderna för dem. Kungl. Maj:t har således icke förfarit oriktigt genom att i propositionen ej göra det af reservanterna föreslagna tillägget, och från denna synpunkt vore detta sålunda alldeles öfverflödigt. Om man emellertid vill ha saken alldeles tydligt uttryckt, kan man också göra det, och däremot är icke rimligen något att invända.

Då var det dock några inom utskottet — några sakkunniga personer — som sade, att med den kännedom de hade om förhållandena i orterna, skulle detta lätteligen leda därtill, att när lagen på detta sätt direkt vädjade till den enskildes egen nytta, komme det i många fall att inträffa, att de enskilda personer, som hade god råd, ej själfva ville bekosta dessa åtgärder. Det är nu gifvetvis olyckligt att man i lagen ej kan göra den skillnaden, att, om personen i fråga är fattig, åtgärden bekostas af kommunen, men, om han är förmögen, han skall bekosta den själf. Skulle man genom bibehållande af lagens affattning dock kunna i tillämpningen vinna något i det syftet, tyckte vi med stöd af nämnda erfarenhet, att det ej vore orimligt att låta Kungl. Maj:ts förslag vara sådant det är, då det dock i princip betyder det samma som reservanternas. Det är af den anledningen, att jag ej velat vädja till de förmögnes egoism att undandraga sig kostnaderna, som jag ej biträdt reservationen. Om man däremot ej vill tillmäta reservationen förenämnda betydelse, har den naturligtvis lika stort fog för sig som Kungl. Maj:ts förslag.

Herr Nilsson i Skärhus: Då jag läste igenom betänkandet, var det min fulla mening att sluta mig till reservanternas förslag. Med anledning däraf, att Första Kammaren tagit detta förslag och vice ordföranden i lagutskottet har antydt, att, om ärendet kommer åter till lagutskottet, uttrycket i förevarande fall skulle kunna bli mer bestämdt och klart, ber jag dock nu att få yrka bifall till utskottets förslag, i förhoppning att sammanjämkning måtte äga rum.

Herr Olsson i Mårdäng: Herr talman, mina herrar! Min mening i afseende å denna punkt är den, att, då det icke är bestämdt utsatt,

*Förslag till lag angående vissa åtgärder mot utbredning af lungsof.*  
(Forts.)

hvem som skulle bekosta de åtgärder, som vederbörande kommunala myndigheter skulle äga rätt att föreskrifva, man därigenom skulle införa ytterligare ett tvisteämne i den kommunala lagstiftningen, till hvilken denna lag på sätt och vis skulle höra. För den mening har jag ytterligare stöd däri, att det inom utskottet rådde så delade meningar att, om dessa skulle fått gifva sig uttryck uti ifrågavarande paragraf, det kanske blifvit tre eller fyra olika riktningar. Att lagstifta på ett sådant sätt kan jag för min del ej vara med om. Då jag fann, att Kungl. Maj:t förutsatt, att kostnaderna skulle gäldas af kommunen, ansåg jag, att detta äfven bestämdt borde uttryckas i lagen för undvikande af onödiga tvister.

Beträffande hvad som yttrades af utskottets ärade vice ordförande, förutsade han ju en sammanjämkning af de olika meningarna, och jag vet mycket väl, att han mången gång visat sig rätt skicklig i att sammanjämka sådana olika meningar. Men att det skulle lyckas för honom nu, eller att en sådan sammanjämkning skulle bli så lycklig, som han har ställt i utsikt, anser jag mig äga goda grunder att betvifla.

Jag anhåller således, att kammaren — för att undvika ytterligare förvecklingar redan innan propositionen kommit ur Riksdagen, och för att kammaren måtte bidraga till att i möjligaste mån undanröja anledningar till tvistigheter inom kommunerna — måtte bifalla reservationen, som ju redan är af Första Kammaren antagen.

Häruti instämde herrar *Jansson* i Edsbäcken och *Räf*.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad samt propositioner å de därunder gjorda yrkandena framstälts, godkände kammaren 4 § med den lydelse, som föreslagits i den af herr *Hasselrot* med flera afgifna reservationen.

*Slutstadgandet, ingressen och rubriken.*

Godkändes.

Utskottets i förevarande utlåtande gjorda hemställan förklarades besvarad genom kammarens här ofvan antecknade beslut.

## § 10.

Föredrogos hvar för sig och blefvo af kammaren godkända lagutskottets utlåtanden:

n:o 34, i anledning af väckt motion angående undanskiftande i mindre bemedlade dödsbon af medel till minderårigt barns underhåll och uppfostran; och

n:o 35, i anledning af väckt motion om tillägg till 14 kap. 45 § strafflagen.

## § 11.

Därnäst i ordningen företogs till behandling

Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 18, <sup>Ang. utredning om</sup> <sup>behovet af en</sup> <sup>kuranstalt för</sup> <sup>obemedlade</sup> <sup>alkoholister</sup> <sup>m. m.</sup> anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående utredning om behovet af en kuranstalt för obemedlade alkoholister m. m.

I en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 87, hade herr *G. O. V. Lindgren* i Örebro hemställt, att Riksdagen behagade besluta att ingå till Kungl. Maj:t med begäran, det Kungl. Maj:t täcktes genom sakkunnig kommitté — eller annorledes — låta verkställa nödig utredning om behovet af samt sättet och kostnaden för upprättandet af en kuranstalt för obemedlade alkoholister samt till Riksdagen inkomma med det förslag, hvartill en sådan utredning kunde föranleda.

Utskottet hemställde dock, att herr Lindgrens förevarande motion icke måtte till någon Andra Kammarens åtgärd föranleda.

Utskottets hemställan upplästes, hvarefter ordet begärdes af motionären

Herr Lindgren i Örebro, som anförde: Herr talman, mina herrar! Jag är villig att erkänna, att utskottet har behandlat min motion i välvilliga ordalag; men att utskottet likväl slutat med att föreslå, att ingenting skall åtgöras, måste jag på det högsta beklaga, då, såsom jag redan i min motion framhållit, saken är mycket viktig och angelägen på det att de många tusen olyckliga alkoholister, som finnas, möjligen måtte kunna erhålla någon hjälp. Och hvad värre är, det finnes många, som lida oskyldigt för desses skull, hustrur, barn och andra anöriga, som oskyldigt få lida af dryckenskapens följder. Drinkaren håller ju på att begagna rusdrycker så länge, tills han ej längre vet, hvad han gör; och det begås många våldshandlingar här i landet, många mordförsök och mord och själfmord just till följd af rusdryckseländet. Alkoholisten använder ju rusdrycker, tills han kommer nära vansinnets gräns, ja, det händer till och med att han under detta sinnestillstånd mördar sina närmaste. Därför borde här något göras. Då en person hunnit vansinnets gräns, måste samhället ingripa, och man har fördenskull upprättat dessa hospital, som sluka så stora summor. Det föreligger ju nu ett förslag från medicinalstyrelsen till Kungl. Maj:t, hvari begäres, att Kungl. Maj:t skall af Riksdagen äska öfver 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> miljoner kronor till ett hospital vid Säter, afsedt för 800 personer. Ja, detta är godt och väl, men att märka är, att dårantalet stiger i samma mån som användningen af rusdrycker tilltager och rusdrycksfloden stiger. Är det då icke skäl att redan nu söka anlägga en sådan anstalt för obemedlade alkoholister för att söka rädda dem, innan de komma till vansinnets brant, innan de blifvit obotliga?

Utskottet säger själfv här på sid. 2: »För ett kraftigt ingripande i syfte att om möjligt rädda dem, som fallit offer för dryckenskapen, talar yttermera den omständigheten, att en drinkare oftast är

Ang. oförmögen att taga vård om sig själf samt att han genom sitt exempel  
 utredning om förleder andra, synnerligast yngre personer, till spritmissbruk, hvartill  
 behöfvat af en slutligen kommer, att han i regel brukar förr eller senare falla sam-  
 kuranstalt för hället till last, vare sig å någon försörjningsanstalt, straffanstalt,  
 obemedlade hospital eller sjukhus. Det är således icke blott ur moralisk, utan  
 alkoholister m. m. hospital eller sjukhus. Det är således icke blott ur moralisk, utan  
 (Forts.) äfven ur ekonomisk synpunkt klokt och fördelaktigt att i tid taga hand  
 om alkoholisten och söka göra af honom en nyttig samhällsmedlem,  
 innan han blifvit så fördärfvad och försvagad, att han ej mer kan  
 upprättas eller blifva arbetsduglig.» Det är utskottets egna ord, och  
 man kan väl då fråga: Hvad göres oss mera vittne behof? Skall man  
 då i all världen ingenting göra, då man ser saken så klart och inser  
 behöfvat så tydligt som det framgår af dessa ord? Det är allvarliga  
 ord, som där sagts, mina herrar; och jag ber, att kammaren lägger  
 dem på hjärtat.

Men å andra sidan anser utskottet, att man hufvudsakligen bör  
 lämna saken åt den enskilda välgörenheten. Det är godt och väl  
 detta, men den enskilda välgörenheten kan ej förslå öfverallt, och i  
 hvarje fall är det *staten*, som har den största skyldigheten näst kom-  
 munerna att hjälpa den olycklige alkoholisten, då det just är *staten*,  
 som tillåter rusdryckstillverkning och försäljning, och då det just är  
*staten*, som därpå förtjänar så många miljoner om året — jag tror  
 cirka 27 miljoner — och det gör på 10 år en summa af 270 miljoner  
 utom ränta. Vill man då ej göra något för att rädda de olycklige,  
 som fördärfvas af alkoholmissbruk? Jag sade »förtjänar», men det  
 uttrycket får jag taga tillbaka, ty någon »förtjänst» för *staten* är det  
 naturligtvis icke. Ty bekant är, att dessa pengar åtgå på annat sätt,  
 jag behöfver ej förklara på hvad sätt. Detta är naturligen därför en  
 inkomst, som ej är värd mycket, då *staten* först inhöstar miljoner och  
 sedan måste kasta ut dem på polis, fängelse, hospital, sjukhus etc. Det  
 är nästan detsamma som att äta sitt eget kött. *Staten* tager dock  
 mot dessa miljoner, hvilka till större delen komma från obemedlade  
 och icke från bemedlade personer. De komma från många, som redan  
 äro fattiga, förfallna drinkare; och därför står *staten* i stor skuld till  
 dessa arma olyckliga och *staten* bör hjälpa dem. *Staten* står äfven i  
 stor skuld till de många anhöriga, som få lida oförskyldt. Det är en  
 skuld, som *staten* måste infria förr eller senare. Det vore naturligen  
 bäst att få till stånd ett rusdrycksförbud, men då detta ej är möjligt  
 ännu, bör man väl göra hvad man kan, tills ett rusdrycksförbud kan  
 hinna genomföras, för att bota och hjälpa dessa olycklige. Något  
 måste göras, någon full godtgörelse kan i detta fall ej lämnas, ty det  
 är alldeles omöjligt. Vi veta, att det finnes i vårt land öfver 50,000  
 alkoholister, till största delen obemedlade, och många af dessa skulle  
 kunna räddas. *Staten* bör i det syftet göra hvad den kan, det är  
 dess ovillkorliga skyldighet.

Det säges visserligeu, att vi hafva alkoholistanstalter redan, och  
 det är sant, men dessa äro egentligen afsedda för bemedlade. Ty  
 det kostar för mycket för obemedlade personer att vistas där, omkring  
 900 kronor om året; men om nu *staten* ville rätta en kraftigt hjäl-  
 pande hand, är jag öfvertygad om, att äfven den enskilda välgören-  
 heten vill göra sitt och hvad i dess förmåga står.

Utskottet säger vidare på sid. 3, att det vid 1896 års riksdag yrkades, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t begära en utredning, »i hvad mån alkoholismen kan betraktas såsom sjukdom, samt hvad som i sådant fall kan och bör från statens sida göras för att bereda alkoholister nödig sjukvård». Och utskottet påminner äfven om, att utskottets i saken gjorda hemställan blef af Andra Kammaren bifallen. Ja, nu veta vi, att alkoholism är en sjukdom, det är ej mer än en mening därom, och man har ju dessutom redan en gång förut begärt utredning om, huru den skall kunna afhjälpas. Men vore det då ej skäl att nu vidhålla denna begäran hos Kungl. Maj:t om en utredning beträffande sättet och kostnaderna för åstadkommande af något effektivt och varaktigt härvidlag? Detta beslöt ju Andra Kam-maren redan för åtta år sedan.

Utskottet säger, att det anser min i motionen gjorda framställning vara något sväfvande. Det är visserligen sant, att jag ej framkommit med någon utredning eller något förslag, huru man skulle få in de nödvändiga eller möjligen felande årliga beloppen för en sådan anstalt som den ifrågasatta. Ej heller har jag nämnt något om, huruvida anstalten skulle vara statens eller enskildes. Men det är ju alldeles klart, att, om staten skulle bevilja anslag till anstaltens anläggande samt låta uppföra densamma, staten äfven skulle bli ägare till anstalten och bära ansvaret för dess underhåll. Därom behöfver man ju knappast yttra sig. Man kan ju taga exempel af, huru man går till väga beträffande jubileumssanatorierna för lungsjuka. Till dessa har ju Riksdagen nyss beviljat ett anslag, jag vill minnas på 400,000 kronor. Men vill staten överlämna skötseln af en sådan anstalt för obemedlade alkoholister till enskilde, skall det nog finnas tillräckligt många sådana, som äro villiga och skickliga att åtaga sig skötseln. Jag tror dock, att det borde vara statens skyldighet. För resten har jag föreslagit i min motion, att staten eller vederbörande kommun skulle betala 180 kronor per år för den obemedlade alkoholisten, för hans vård i alkoholisthem. Och det är mycket troligt, att detta skulle göra, att anstalten skulle bära sig. Jag ber i det hänseendet få påpeka, att det är antagligt, att snart nog dessa olyckliga skulle bli så pass förbättrade, att de kunde förrätta arbete på den egendom, som för anstaltens räkning skulle inköpas, hvarigenom kostnaderna skulle nedbringas.

Utskottet påpekar äfven svårigheten att frivilligt få in alkoholisten till vård i ett sådant hem. Jag är öfvertygad om, att en lag om internering af vissa alkoholister vore väl behöflig och borde komma till stånd. Den saken har äfven förevarit för Riksdagen, men afslogs. Men när en sådan lag förr eller senare kommit till stånd, vore det godt att hafva en sådan anstalt färdig, där dessa olyckliga alkoholister kunde interneras. För öfrigt finns det nog mer än tillräckligt många, som frivilligt skulle låta vårda sig, och jag kan därvidlag peka på Eolshäll. Där finnas tillräckligt många frivilliga patienter, ty ingen är tvungen att där söka vård. Och orsaken till, att det någon gång där kan finnas lediga platser, är nog den, att afgifterna äro höga. Nog vore det bättre, om staten eller kommunerna nu ville betala för dess olyckliga alkoholister på en sådan anstalt än att sedan måhända

Ang.  
utredning om  
behovet af en  
kuranstalt för  
obemedlade  
alkoholister  
m. m.  
(Forts.)

Ang. nödgas betala för dem på dårhus, sjukhus och andra dylika inrättningar.

utredning om  
behofvet af en  
kuranstalt för  
obemedlade  
alkoholister  
m. m.

Det bör vidare här omnämnas, att det är just de, som frivilligt söka inträde å dylika anstalter och som man följaktligen kan taga hand om i ett något så när tidigt stadium, hvilka det är lättast att bota och rädda.

(Forts.)

Jag har icke förebringat någon utredning, säger utskottet. Jag har icke ansett mig äga förmåga till detta eller ansett det vara behöfligt. Min afsikt har endast varit, att man skulle begära utredning. Frågan är i det läge nu, att det behöfves en utredning om *sättet* och *kostnaden* för upprättandet af ett sådant alkoholisthem, som jag ifrågasatt. Och saken är så viktig, att den icke borde få falla, utan redan nu borde förberedande åtgärder vidtagas. Och det är just hvad jag föreslagit, på det frågan måtte kunna lösas. Kungl. Maj:t har till sitt förfogande de för en dylik utredning erforderliga medel och krafter, hvilka icke stå den enskilde till buds.

Jag vill särskildt betona, att jag begärt just en utredning om *sättet*, hvarpå en sådan anstalt för obemedlade alkoholister skulle upprättas. Därvidlag är min begäran icke alls otydlig eller sväfvande.

Då jag anser saken vara så viktig, att något redan nu behöfver göras, *då* utskottet enhälligt varit af samma mening, *då* någon anstalt för obemedlade alkoholister ännu icke finnes, men behofvet däraf, såsom vi sett, är stort, *då* det vidare är statens skyldighet att i första rummet göra något för upprättande af en sådan anstalt, och *då* det slutligen är angeläget, att något göres och göres *snart*, så vill jag, herr talman, sluta med att yrka bifall till min motion.

Herr Wawrinsky i Saltsjöbaden: Herr talman, mina herrar! Jag tror, att jag kan fatta mig tämligen kort, då, såsom kammaren torde finna, utskottet i sitt betänkande utförligt angifvit de skäl, hvarför detsamma icke kunnat vara med om den framställning, som den ärade motionären gjort. Ena skälet är, att framställningen icke är så tydlig, att man kan förstå, hvad motionären egentligen velat föreslå. Andra skälet har varit det, att utskottet ansett, att för närvarande ingen utsikt finnes, att en sådan anstalt för obemedlade alkoholister skulle blifva ens i någon mån fylld med patienter.

Hvad det första skälet angår, ber jag att få vädja till herrarne, om någon kunnat förstå, att meningen med motionen verkligen varit den, som motionären nu här anför. Då man läser hvad som står på sid. 8 i motionen, nämligen att motionären önskar ett anslag på 100,000 kronor »för arbetets igångsättande, d. v. s. inköp af en egen- dom, bosättning och första årets utgifter», så måste man ovillkorligen fråga sig, för hvilken räkning detta anslag begäres.

Vidare säger han, att företaget sedan borde kunna bära sig, synnerligast om stat eller kommun ville erlägga en afgift af 180 kronor per år för hvarje patient. Utskottet har varit af annan mening. Utskottet tror, att en sådan anstalt *icke* kan bära sig med en dylik obetydlig afgift. Äfven under förutsättning att motionärens förhoppningar skulle uppfyllas, att 50 patienter samtidigt skulle blifva vårdade å anstalten, tror jag för min del, att det vore omöjligt att med sådana arbets-

krafter, som motionären tänkt sig, sköta en egendom, så att den bure sig. Jag erkänner, att jag icke är synnerligen hemma i landbruksfrågor. Men mitt förstånd säger mig likväl, att en egendom icke skall kunna bära sig, om jordbruket bedrivs endast med tillhjälp af sådana arbetskrafter, som här skulle stå till buds, d. v. s. sjuklingar, som därtill i regel vore fullkomligt obekanta med landbruksgöromål och som efter 4, 5 eller 6 månaders arbete vid egendomen ständigt skulle komma att utbytas mot andra, lika arbetsodugliga och okunniga som företrädarne. Jag tror, som sagdt, icke, att med användande af sådana arbetskrafter en egendom skall kunna brukas så, att den gifver tillräcklig reventy och bär sig själf. Det var ju emellertid motionärens mening, att så skulle blifva fallet.

Han nämnde vidare, att staten borde öfvertaga den föreslagna anstalten. Men i så fall skulle man ju komma in på en sak, som Riksdagen flera gånger förklarar sig *icke* vilja vara med om, nämligen upprättandet af *statsanstalter* för alkoholister. Det är tämligen klart, att, om ett statsanslag på 100,000 kronor komme att beviljas för det ändamål, som motionären föreslagit, den person, som skötte egendomen, förr eller senare skulle komma och säga: »Nej, detta går icke. Jag kan icke sköta egendomen på detta sätt. Jag måste ha ett årsanslag för att kunna reda mig.» Och då skulle vi genom ett bifall till den nu föreliggande motionen ha på en bakväg fört Riksdagen i ett sådant läge, som Riksdagen velat undvika, nämligen att lämna årligt underhåll till en för ändamålet inrättad statsanstalt.

Emellertid är jag af den öfvertygelsen, att man icke för närvarande kan räkna på, att patientantalet på en dylik anstalt skall komma att uppgå ens till 50. Ty saken är den, att alkoholisterna såsom regel sakna all kännedom om att de äro sjuka, sakna, såsom vi läkare kalla det, »sjukdomsinsikt». De tro sig icke vara sjuka eller behöfva vård, allra minst på en alkoholistanstalt. Följden har också varit, att de anstalter af detta slag, som för närvarande finnas, icke alltid hafva fullt upp med patienter. Jag har under flera år varit revisor vid Eolshäll och vet därför på grund af egen erfarenhet, huru svårt det varit att få de fåtaliga platserna där fyllda. Och af en vid förlidit års riksdag väckt motion framgick, att två alkoholisthem, som nyligen inrättats, då redan måst stängas i brist på patienter.

Häraf torde det vara alldeles uppenbart, att det verkligen förhåller sig så, som jag nyss nämnde, nämligen att alkoholisterna icke i allmänhet frivilligt söka sig in på dylika anstalter. Den åtgärd, hvarpå motionärens förslag syftar, måste därför föregås af en annan, en lagstiftningsåtgärd, som bereder möjlighet för alkoholisternas anhöriga att få sina sjuka släktingar äfven mot deras vilja internerade å för ändamålet inrättade anstalter.

Vi ha under sådana förhållanden ansett uti utskottet, att för främjande af denna angelägenhet — och utskottet har, såsom motionären också framhållit, lifligt behjertat motionärens syfte — vore det lämpligast, om Riksdagen tills vidare fortginge på den väg, hvarpå Riksdagen redan slagit in, d. v. s. fortsatte att med statsanslag understödja de nuvarande privata anstalterna, så att dessa kunde nedsätta sjukvårdsafgiften högst betydligt, ja, till och med inrätta friplatser för

Ang.  
utredning om  
behöfvet af en  
kuranstalt för  
obemedlade  
alkoholister  
m. m.  
(Forts.)

Ang. sådana personer, som hafva behof af vård å anstalterna, men ej äga utredning om medel att betala därför bestämda afgifter. Att personer af denna behofvet af en kategori icke synnerligen talrikt skulle begagna sig af utsikten till kuranstalt för fri vård, innan den lagändring, hvarom jag nyss talat, kommit till obemedlade alkoholister stånd, därom är jag dock för min del lifligt öfvertygad.

m. m. På grund af de skäl, utskottet anfört och hvilka jag tillåtit mig (Forts.) att nu i korthet referera, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Lindgren i Örebro: Herr talman, mina herrar! Jag kan icke medgifva, att hvad jag i min motion begärt är otydligt uttryckt. Det står ju mycket klart i motionen, att jag önskar, att Kungl. Maj:t måtte verkställa nödig utredning om behofvet af samt sättet och kostnaden för upprättande af en kuranstalt för obemedlade alkoholister. Jag tycker, att detta är alldeles klart och tydligt.

Den föregående ärade talaren framhöll, att det skulle vara svårt att få en sådan anstalt fylld med patienter. Jag undrar, om det är många af herrarne, som tro, att det skulle möta någon svårighet att få en anstalt, som rymmer 50 patienter, fylld, då det finnes omkring 50,000 alkoholister i vårt land. Jag kan icke tänka mig, att den behöfde stå tom.

Vidare vill jag påpeka, att jag icke har begärt något anslag för främjande af denna sak. Jag har blott framkastat den tanken, att det skulle behövas 100,000 kronor för frågans lösning i den riktning, jag tänkt mig. Men någon begäran om beviljande af detta belopp har jag ej framställt. Det har jag icke vågat mig på för närvarande.

Om den af mig ifrågasatta anstalten skulle komma att bära sig, är svårt att veta. Dock vidhåller jag, att, om stat eller kommun skulle betala 15 kronor i månaden eller 180 kronor om året för hvarje patient, redan detta skulle utgöra en ganska afsevärd inkomst för en egendom, som kostat 100,000 kronor i inköp och ej vore besvärad af någon gäld. Det synes mig, att, om hertill kommer afkastningen af egendomen, företaget skulle kunna i det närmaste bära sig.

Det behöfs för öfrigt icke någon så dyrbar apparat med fast anställd läkare o. s. v. på platsen. Det är väl tillräckligt, om man har en god föreståndare jämte nödig betjäning och om en lämplig läkare emellanåt kommer till anstalten för att se om de sjuka.

Frågan, hurvida det skall vara en statsanstalt eller icke, lämnar jag därhän och vill än en gång upprepa, att jag blott begärt en utredning i frågan. Hvarför skulle man nu icke vilja vara med om en sådan rimlig begäran?

Alkoholisten inser icke sin egen sjukdom, har det sagts. Jag tror, att det är sant. Men det finnes äfven sådana, som gråtande och klagande säga: Vi äro sjuka. Vi vilja ha hjälp. Bort med rusdryckerna, så att vi slippa att blifva frestade! Om man besinnar detta, tror jag man kan inse, att det borde blifva ganska lätt att få många, som komma frivilligt till anstalten för att få vård.

Det talades om, att på Eolshäll flera platser skulle stå oanvända. Säsom nämndt, utgör afgiften för patient där 900 kronor om året. Det är därför icke möjligt för obemedlade att vistas å detta hem.



Jag är glad öfver utsikten, som utskottet gifver, att stora anslag skulle kunna komma att af staten beviljas de privata alkoholisthemmen, så att möjligen där afgifterna kunde nedsättas och en eller annan friplats inrättas. Men de nuvarande anstalterna äro jämförelsevis små och hafva därför icke utrymme för så många.

Jag har icke kunnat tänka mig, att min motion går igenom, då jag har hela utskottet emot mig. Men om motionen faller i dag, hoppas jag, att den faller framåt och kommer igen. Ty det är en fråga, som icke kan falla. Staten har härvidlag skyldigheter, som måste uppfyllas. Det kan icke hjälpas. Vi få icke vara blinda därför. Ty vi måste hjälpa i tid och så snart som möjligt. Det är ingen småsak, att det finnes omkring 50,000 alkoholister här i landet.

Ang.  
utredning om  
behovvet af en  
kuranstalt för  
obemedlade  
alkoholister  
m. m.  
(Forts.)

Herr Waldenström: Herr talman, mina herrar! Jag skall icke inlåta mig på den ärade motionärens ekonomiska och andra beräkningar. Men jag kan icke undertrycka den tanken, att utskottet har behandlat hans motion alltför ytligt. Utskottet borde ha kunnat göra mera af densamma, än hvad det har gjort.

De grunder, på hvilka utskottet afstyrker motionen, äro åtminstone för mig i högsta grad otillfredsställande. Att man bör understödja privata anstalter för alkoholister med statsmedel, såsom i utskottets motivering framhålls, det har ingenting med den här saken att göra. Staten understödjer ju enskilda läroanstalter med statsmedel. Men det hindrar icke, att staten äfven har egna läroverk. Staten upprättar hospital, sjukhus och dylikt för personer, hvilkas sjukdomar äro vida mindre svåra än alkoholismen. Och när nu motionären bara har begärt, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa nödig utredning om behovet af samt sättet och kostnaden för upprättandet af en kuranstalt för obemedlade alkoholister, så tycker jag, att utskottet kunde ha tillstyrkt detta.

Att utskottet icke har visat, att icke något behof är för handen, det är alldeles klart. Att utskottet ej heller har visat, huru behovet skall tillfredsställas, det är också klart. Lika litet har utskottet visat, hvad det kommer att kosta.

När man tänker på, att det anslag, som svenska Riksdagen beviljat till nykterhetsverksamheten, utgör ungefär  $\frac{1}{20}$  procent af det, som statsverket har i inkomst af rusdryckshandteringen, då må jag säga, att man är färdig att blygas. Ty nog borde staten med dessa inkomster af rusdryckshandteringen tänka mera på och göra mera för de arma alkoholisternas såväl moraliska som kroppsliga och ekonomiska räddning äfvensom för deras familjers räddning och detta sista kanske icke minst.

Herr talman! Ehuru jag nog kan förstå, hvad utslaget här skall bli, så kan jag icke underlåta att yrka bifall till motionärens förslag.

I detta anförande instämde herrar *Räf*, *Berg* i Göteborg och *Hörnsten*.

*Ang. utredning om behovet af en kuranstalt för obemedlade alkoholister*  
 Herr Olsson i Stockholm: Herr talman! Jag ger den siste ärade talaren rätt i det påståendet, att det är statens skyldighet att, så vidt möjligt, träda emellan och anskaffa anstalter af sådan beskaffenhet, som här är fråga om.

*m. m.*  
 (Forts.) Men efter min uppfattning och efter den uppfattning, som gjort sig gällande i utskottet, förefinnes icke något behov af dessa anstalter, förr än staten vidtagit ändring i lagstiftningen därhän att alkoholister äro skyldiga att låta sig intagas på sådana anstalter, på samma sätt som fallet är med de sinnessjuka. För närvarande finns det således ingen anledning från statens sida att upprätta dylika anstalter, enär det är aldeles tydligt, såsom saken för närvarande står, att en alkoholistanstalt skulle komma att stå i det närmaste tom. Således, den väg, staten efter min tanke bör gå, är den att först vidtaga den ändring i lagstiftningen, att anstalterna kunna bli nyttiga och fylla ett verkligt behov. När en sådan lagstiftning väl kommit till stånd — och jag hoppas, att det icke måtte dröja alltför länge — skall jag för min del vara den förste att yrka på upprättandet af statsanstalter för alkoholister.

Jag vill vidare tillägga, att det ju flera gånger förut varit tal om att staten skulle upprätta egna anstalter för alkoholister; åtminstone vid ett tillfälle var detta fallet, men Riksdagen har då uttryckligen uttalat, att det icke vore lämpligt att för närvarande upprätta sådana anstalter, utan man borde gå den väg, man hittills gått, att enskilda personer finge upprätta anstalter, och att staten sedan lämnade bidrag till dessa.

Då Riksdagen ganska nyligen uttalat en sådan uppfattning, har detta för utskottet varit ytterligare ett skäl, hvarför det ansett sig för närvarande icke kunna tillstyrka en skrivelse, hur behjärtansvärdt motionens syfte än må vara.

Herr Waldenström: Herr talman! Gentemot den siste talaren skall jag be att få säga, att det enligt min tanke alls icke är klart, att statsanstalter af denna beskaffenhet skulle komma att stå tomma. Ett sådant uttalande kan man icke styrka därmed, att i de nuvarande privata anstalterna för alkoholisters botande många platser stå tomma. Man skall betänka, att dessa anstalter måste betinga sig en ersättning af 100 eller 120 kronor i månaden af hvarje patient, och det är icke så lätt att åstadkomma denna summa.

Därjämte må man besinna, att det är just bland de mera bemedlade klasserna, som skammen håller alkoholisterna tillbaka från att söka inträde på dylika anstalter. Blevde det däremot en statsanstalt, afsedd för mindre bemedlade, så är jag säker på att inga platser skulle bli tomma, utan tvärtom skulle flera personer anmäla sig än det finnes platser till buds.

Nu kan det ena påståendet, säger man, stå så godt som det andra och vara lika berättigadt som det andra. Ja, det medger jag, men just därför kan det, såsom motionären yrkat, behövas en utredning om behovet. Ty att icke utskottet förmått bevisa, att icke något behov förefinnes, är aldeles uppenbart. Utskottets betänkande är enligt

min tanke i högsta grad ytligt — ursäktas, att jag säger det, men det är egentligen ingen utredning alls.

Man har fäst sig mycket vid det, att motionärens beräkningar äro sväfvande, och att hans inledning icke är riktigt bestämd, så att det icke klart framgår, huru han tänkt sig saken o. s. v. Men det må vara med detta huru det kan; han har begärt en utredning om behofvet, kostnaden och sättet för upprättandet af en sådan anstalt, och i detta yrkande är han mycket bestämd och alls icke tvetydig, så att man icke kan förstå hvad hans mening är.

Herr talman, jag skall be att få vidhålla mitt yrkande.

Herr Olsson i Stockholm: Utskottet får ju med jämnmod försöka bära den beskyllning, herr Waldenström utkastade, att vårt betänkande vore ytligt. Men jag vill dock erinra, att utskottet icke varit så ytligt att det påstått, hvad herr Waldenström påbördade oss, att, därför att de nuvarande anstalterna stå tomma, det därmed skulle anses vara bevisadt, att det icke förefinnes något behof af en sådan statsanstalt, som här är ifrågasatt. Något dylikt har utskottet verkligen icke sagt, utan det resonemang, som utskottet fört, är det, att erfarenheten visat, att inga personer, som lida af alkoholism, äro benägna att underkasta sig tvångsinneslutning uti en alkoholistanstalt. Därför att erfarenheten visat detta, därför att erfarenheten ådagalagt, att det icke går att på frivillighetens väg få personer att underkasta sig sådan tvångsbehandling, därför har utskottet ansett, att för närvarande, så länge lagstiftningen icke föreskrifver sådan särskild tvångsbehandling, så förefinnes icke något behof af anstalter för drinkare.

Jag tror icke heller, att herr Waldenström kan jäfva denna erfarenhet; och det säger sig för öfrigt själft, att personer, hemfallna åt dryckenskapen, icke skola vara benägna att godvilligt underkasta sig tvångsbehandling. De vilja naturligen icke erkänna, att de verkligen äro sjuka. Kan således herr Waldenström icke jäfva denna erfarenhet, torde han också finna utskottets bevisföring oemotsäglig.

Jag anhåller om bifall till utskottets hemställan.

Herr Waldenström: Ja, det må herr Olsson gärna säga, att jag icke kan jäfva den erfarenheten. Det är dock icke på mig skyldigheten ligger att jäfva den, utan på honom att med erfarenhetsbevis ådagalägga, att det icke finnes något behof af en sådan anstalt.

Vi ha icke värdjat till dessa 50,000 alkoholister och frågat dem; utan vi ha blott ett par anstalter med mycket, mycket små resurser och mycket, mycket få platser, och dessa platser äro mycket dyra, och där har man, såsom herr Wawrinsky anmärkt, och såsom det också står i utskottets betänkande, funnit, att icke alla platser kunna besättas. Men detta är alls icke något stöd för påståendet, att allmänna erfarenheten skulle visa, att inga alkoholister finnas, som vilja underkasta sig asylbehandling. Om en sådan anstalt funnes, skulle det kanske vara 100-tal och 1,000-tal af dem, som skulle vilja underkasta sig sådan behandling. Man skall icke tala om en allmän erfarenhet, när man icke haft tillfälle att göra några erfarenheter alls.

Ang.  
utredning om  
behofvet af en  
kuranstalt för  
obemedlade  
alkoholister  
m. m.  
(Forts.)

*Ang. utredning om behovet af en kuranstalt för obemedlade alkoholister m. m.*  
 Herr Wawrinsky i Saltsjöbaden: Herr talman! Endast ett par ord med anledning af herr Waldenströms påstående, att vi skulle sakna erfarenhet i fråga om alkoholisters obenägenhet att söka vård. Jag för min del är alldeles öfvertygad om att vi ha tillräcklig erfarenhet i denna sak. Ty vi veta hvad alkoholism är, huru sjukdomen uppträder och att den står mycket nära gränsen till sinnessjukdom. Vi veta äfven, att de sinnessjuka icke frivilligt underkasta sig behandling på en vårdanstalt, utan måste insättas där af andra, hvilket ju också låter sig göra på grund af de lagar, som finnas i detta afseende. Samma obenägenhet att söka vård förefinnes äfven hos alkoholisterna, det har erfarenheten visat.

(Forts.)

Det var endast detta, jag för min del ville framhålla.

Herr Lindgren i Örebro: Ja, herr talman, mina herrar, det må sjungas och ropas på proposition hur mycket som helst; det kan icke hjälpas, saken är så viktig, att jag anser, att den måste ses ifrån alla sidor. Det går icke an att affärda denna fråga lättvindigt, ty vi måste göra vår plikt härvidlag. Jag vill lägga alla på hjärtat, att detta är en allvarlig sak. Ty den tid kan komma, då vårt folk blifvit så förärfvad, då det gått så tillbaka till följd af rusdrycker, sjukdom och elände, att sådana anstalter som den här ifrågasatta, kunna föga uträta. Det gäller därför att rädda i tid.

Beträffande det, som den siste ärade talaren påpekade, eller att alkoholisterna icke frivilligt vilja underkasta sig anstaltsvård, så kan det väl hända, att många alkoholister helst vilja slippa ifrån sådan vård, men vi få också lof att tänka på de sjukas anhöriga. Finns det manne icke mängden sjuk ung man, som har fader och moder i lifvet. och där föräldrarna gärna skulle vilja ha sin sjuke son vårdad på en anstalt, om någon sådan funnes tillgänglig? Men de, som nu finnas, äro för få och platserna äro för dyra.

Nu säger man, att platserna på en sådan vårdanstalt icke skulle bli upptagna, då ju äfven på de nuvarande anstalterna platser ibland stå tomma. Om vi då tänkte oss, att här funnes blott ett enda sjukhus i staden, t. ex. Sofiahemmet, och där nästan alltid stode en eller annan plats ledig och man på grund af detta förhållande påstode, att det icke funnes behof af något sjukhus mera, skulle herrarne då gilla en sådan bevisning, där man sålunda hade utgått från det dyraste, som finnes i den vägen? På samma sätt här: Våra nuvarande anstalter, t. ex. Eolshäll, äro dyra, de som vårdas där få, såsom herr Waldenström nämnde, betala ganska höga afgifter.

Men tänk dock på de obemedlade, tänk på de fattige, tänk på de ensamstående bland dessa sjuke, som i alla fall ofta nog måste tagas in på fattighus eller dårhus! Hvarför icke ge åt dem ett hem, där de kunna botas i tid? Här får man icke likgiltigt och utan allvar affärda en sak som denna.

Jag vidhåller min begäran, att min motion måtte bifallas. Det är ju endast fråga om en utredning. Hvarför kan man då icke begära, att Kungl. Maj:t måtte utreda den frågan, huru nödig anstaltsvård skulle kunna beredas våra alkoholister, som ju — som förut är sagdt — uppgå

till ett antal af 50,000. Jag kan ju icke utreda den saken och beder, herr talman, få vidhålla mitt yrkande.

Herr von Schéele: Herr talman! Jag skall blott be att få uppläsa ett par punkter, de båda sista, i utskottets utlåtande. Det heter där: »Möjligen skulle förhållandet blifva ett annat, därest obemedlade alkoholister kunde mot nedsatta afgifter eller alldeles fritt intagas å anstalterna. Men för vinnande af detta mål finner utskottet det vara lämpligast, att staten fortsätter på den väg, hvarpå man redan slagit in, och sålunda lämnar ökade bidrag till de nu befintliga anstalterna för att sätta dem i tillfälle att äfven mottaga obemedlade alkoholister, hvarigenom dessa anstalter skulle kunna komma till full nytta.»

Mig förefaller detta just vara bästa sättet att i första hand åstadkomma den äskade utredningen. Utskottet har ju ock i början af samma stycke uttryckligen framballit, att den omständigheten, att någon utväg för närvarande icke finnes att *mer allmänt* förmå alkoholister, bemedlade eller obemedlade, att underkasta sig behandling för sin sjukdom, gör behovet för *närvarande* af ytterligare drinkareasyler i vårt land ganska tvifvelaktigt.

På denna grund tillåter äfven jag mig, herr talman, att yrka bifall till hvad utskottet hemställt.

Herr Olsson i Stockholm: Gentemot herr Waldenström tror jag ändå icke, att bevisskyldigheten åligger utskottet. Ty det finns en regel i juridiken, som säger, att bevisskyldigheten åligger kâranden. I detta fall måste motionären och herr Waldenström, som med honom instämt, betraktas såsom kârande. Jag tror således, att bevisskyldigheten åligger herr Waldenström och motionären.

Herr Waldenström: Det var ett mycket märkvärdigt sätt att bli kârande detta. Någon kommer och påstår någonting, och anser, att han icke alls har någon skyldighet att bevisa det. Så kommer en annan, som begär bevis. Han blir då betecknad såsom kârande och åläggas att bevisa sin motsatta mening. Ja, då vet jag väl icke, hvad kârande vill säga.

För öfrigt ber jag, eftersom jag kommit att begära ordet, att gentemot herr Wawrinsky få påpeka, att ingen erfarenhet alls finnes i detta fall. Det han anförde var nämligen ingen erfarenhet alls, utan helt enkelt en teori: att alkoholismen står på gränsen till sinnessjukdom, och att sinnessjuka icke frivilligt gå in på sinnessjukanstalter. Men detta var ingen erfarenhet om hvad alkoholisterna skulle göra. Det är många alkoholister, som känna sin karaktärssvaghet, och som äfven kunde och ville bli botade, men nu sakna tillfälle därtill.

Hvad angår frågan om tvångsinternering, så finnes det många föräldrar, som ha alkoholsjuka söner, ja kauske döttrar, i omyndighetsåldern, och dessa föräldrar skulle vara glada, om de kunde få in sina söner och döttrar på en vårdanstalt, men det gifves icke något tillfälle till detta. Där hade man dock rätt till tvångsinternering, om någon sådan anstalt finnes. Det är tyvärr så i vårt land, att många 19- och 20-åringar äro ganska långt gångna, ganska djupt sjunkna i alkoholism.

Ang.  
utredning om  
behovet af en  
kuranstalt för  
obemedlade  
alkoholister  
m. m.  
(Forts.)

Ang.  
utredning om  
behofvet af en  
kuranstalt för  
obemedlade  
alkoholister  
m. m.  
(Forts.)

Att tala om att det är tillräckligt att staten fortsätter på den väg den beträddt, att lämna bidrag till enskilda vårdanstalter — ja det är ju mycket bekvämt. Men huru skulle det bli möjligt för dessa vårdanstalter att taga emot alla? Om staten bidroge aldrig så mycket, skulle det ändå bli svårt att få tillräckligt med platser för den stora mängden obemedlade.

Därtill kommer en annan sak. De anstalter vi för närvarande ha äro afsedda hufvudsakligen för personer ur de mera bemedlade och bildade klasserna, och jag tänker, att om man komme dit med en mängd förfallna sjäare, skulle de, som förut ha plats och betala för sig där, fly bort därifrån.

Utredning behöfves således, herr talman, och det är därför jag ber att få yrka bifall till motionärens förslag.

Härmed var öfverläggningen slutad. I enlighet med de därunder gjorda yrkandena gaf herr talmannen propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på afslag därå och bifall i stället till den i ämnet väckta motionen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Som votering likväl begärdes, blef nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller andra tillfälliga utskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande n:o 18, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

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

Voteringen utföll med 122 ja mot 48 nej; och hade kammaren alltså bifallit utskottets hemställan.

## § 12.

Vidare föredrogos hvart för sig och blefvo af kammaren godkända:

lagutskottets utlåtanden:

n:o 36, i anledning af väckta motioner angående omarbetning i vissa hänseenden af gällande bestämmelser om tillsättning af prästerliga tjänster; och

n:o 37, i anledning af väckt motion angående lagstiftningsåtgärder i syfte att område, hvarå lifligare byggnadsverksamhet är att emotse, må kunna regleras redan innan detsamma erhållit större sammanträugd befolkning; samt

## Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtanden

n:o 19, i anledning af väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående undervisningen om de rusgifvande ämnenas natur och verkningar; och

n:o 20, i anledning af väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående beredande af tillfälle för lärare i naturkunnighet och seminarylärare att inhämta nödiga insikter i alkohologi.

## § 13.

Efter föredragning härupå af Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 21, i anledning af väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående skydd för vårt lands natur och naturminnesmärken, blef utskottets däri gjorda hemställan af kammaren bifallen; och skulle jämlikt 63 § riksdagsordningen detta beslut genom utdrag af protokollet delgifvas Första Kammaren.

## § 14.

Slutligen föredrogos och godkändes:

Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 22, i anledning af väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder för tuberkulosens bekämpande; och

Andra Kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 23, i anledning af väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående vissa frihetsår från skatt till stat och kommun för mindre jordbrukare m. m.

## § 15.

Justerades protokollsutdrag.

## § 16.

Till bordläggning anmälde:

statsutskottets utlåtanden:

n:o 50, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande af kronojord för framdragande af vissa elektriska ledningar;

n:o 51, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtelse till landtförsvaret af ett Visborgs kungsladugård tillhörande område;

n:o 52, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående inlösningspriset å till statsverket hembjudna frälseräntor;

n:o 53, i anledning af väckta motioner i fråga om utredning och förslag angående inlösen till statsverket af frälsekatteäntor;

n:o 54, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om anslag till restaurering af gråbrödraklostret i Ystad; och

n:o 55, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om anslag för restaurering af Heliga Trefaldighets församlings kyrka;

bankoutskottets memorial n:o 7, angående afskrifning af osäkra fordringar vid riksbankens hufvudkontor;

lagutskottets utlåtande n:o 39, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af 15 kap. 22 och 24 §§ strafflagen;

Andra Kammarens femte tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 24, i anledning af väckta motioner om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående utredning af emigrationsfrågan m. m.;

Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 25, i anledning af väckta motioner om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående förbud mot befordran af rusdrycker med allmänna posten;

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 26, i anledning af motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående stängslet utefter järnvägarna; samt

Andra Kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 27, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående uppdelning af Stockholms län mellan Uppsala och Södermanlands län samt indragning af Stockholms läns styrelse.

### § 17.

Afgåfvos följande nya motioner, nämligen af:

herr *G. M. Sandin*, n:o 239, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående delning af kronoegendomar i lotter, lämpliga att försäljas till arbetare, hvilka önska bilda egna hem; och

friherre *G. J. De Geer*, n:o 240, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad anordning af rikets allmänna läroverk samt lönereglering för de vid dem anställda lärare.

Ifrågavarande motioner bordlades.

### § 18.

Ledighet från riksdagsgörömlen beviljades:

herr <i>J. W. Bengtsson</i> i Häradsköp under 10 dagar fr. o. m. d. 26 mars,				
» <i>S. A. K. Natt och Dag</i> .....	»	9	»	»
» <i>G. M. Sandin</i> .....	»	14	»	»
» <i>E. Räf</i> .....	»	14	»	»
» <i>J. A. Jonsson</i> i Hökhult ...	»	12	»	»
» <i>C. Sandquist</i> .....	»	14	»	»
» <i>N. Jönsson</i> i Gammalstorp...	»	11	»	»
» <i>R. E. L. Darin</i> .....	»	12	»	»
» <i>G. O. V. Lindgren</i> i Örebro	»	14	»	»
» <i>A. P. Risberg</i> .....	»	12	»	»
» <i>A. A. Johansson</i> i Möllstorp	»	14	»	»



herr <i>A. Olsson</i> i Tyllered.....	under 12 dagar fr. o. m. d. 24 mars,
» <i>O. G. Erikson</i> i Öfre Odensvi	» 14 » » » 24 »
friherre <i>F. C. K. Barnekow</i> .....	» 14 » » » 24 »
herr <i>N. Nilsson</i> i Skärhus .....	» 10 » » » 28 »
» <i>R. Ekholm</i> .....	» 14 » » » 24 »
» <i>J. Ström</i> i Transtrand .....	» 14 » » » 24 »
» <i>S. L. Olsson</i> i Älfvalsåsen ..	» 14 » » » 24 »
» <i>M. Dahn</i> .....	» 12 » » » 26 »
» <i>K. E. von Geijer</i> .....	» 12 » » » 26 »
» <i>C. J. Öberg</i> .....	» 14 » » » 24 »
» <i>J. Andersson</i> i Baggböle ..	» 14 » » » 24 »
» <i>O. Emthén</i> .....	» 12 » » » 26 »
» <i>E. Persson</i> i Borrby .....	» 14 » » » 24 »
» <i>J. E. Nordin</i> .....	» 12 » » » 26 »
» <i>G. O. Wallenberg</i> .....	» 8 » » » 24 »
» <i>C. P. Jansson</i> i Edsbäcken ..	» 11 » » » 24 »
» <i>K. Karlsson</i> i Mo .....	» 12 » » » 26 »
» <i>J. Bromée</i> i Billsta .....	» 8 » » » 2 april,
» <i>J. Olofsson</i> .....	» 14 » » » 24 mars,
» <i>A. A. N. Reuterskiöld</i> .....	» 14 » » » 24 »
» <i>P. Svensson</i> i Bondön .....	» 14 » » » 24 »
» <i>A. Jönsson</i> i Yngsjö .....	» 12 » » » 24 »
» <i>J. G. Pettersson</i> i Södertälje	» 14 » » » 24 »
» <i>G. W. Roos</i> .....	» 13 » » » 25 »
» <i>K. G. Karlsson</i> i Göteborg	» 13 » » » 25 »
» <i>K. F. G. Almqvist</i> .....	» 13 » » » 25 »
» <i>A. E. Lindvall</i> .....	» 10 » » » 27 »
» <i>E. G. H. Åkerlund</i> .....	» 10 » » » 24 »
» <i>J. Widén</i> .....	» 12 » » » 26 »
» <i>C. G. Österberg</i> .....	» 14 » » » 24 »
» <i>S. H. Kvarnzelius</i> .....	» 12 » » » 26 »
» <i>F. O. Berg</i> i Göteborg .....	» 14 » » » 24 » och
» <i>G. S. Neiglick</i> .....	» 12 » » » 26 » .

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4,2 e. m.

In fidem  
Herman Palmgren.