

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1905. Första Kammaren. N:o 13.

Tisdagen den 21 februari.

Kammaren sammanträdde kl. 2,30 e. m.

Justerades protokollet för den 7 i denna månad.

Anmäldes och bordlades:

sammansatta stats- och bankouts-kottets utlåtande n:o 1, i anledning af verkställd granskning af fullmäktiges i riksbanken och fullmäktiges i riksgäldskontoret åtgärder för utförande af det dem gemensamt lämnade uppdrag i fråga om uppförande å Helgeands-holmen af riksdags- och riksbankshus; äfvensom

bankouts-kottets memorial n:o 6, angående afskrifning af osäkra fordringar vid riksbankens afdelningskontor i Göteborg, Malmö, Falun, Halmstad, Jönköping, Kalmar och Växjö.

Upplästes och godkändes

Riksdagens kanslis förslag

dels till Riksdagens skrifvelse n:o 1, till Konungen, angående val af Riksdagens justitieombudsman och hans efterträdare,

dels ock till Riksdagens förordnanden:

n:o 2, för revisionssekreteraren m. m. C. E. Leijonmarck att vara Riksdagens justitieombudsman, samt

n:o 3, för härads-höfdingen m. m. I. P:son Ernberg att vara Riksdagens justitieombudsmans efterträdare.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Riksdagens sistlidna år församlade revisorers berättelse om verkställd granskning af statsverkets jämte därtill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning under år 1903.

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran konstitutionsutskottets den 18 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 1 äfvensom statsutskottets samma dag bordlagda utlåtanden n:is 2—4 och 17.

Vid föredragning af bevillningsutskottets den 18 i denna månad bordlagda memorial n:o 7, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande utskottets betänkande n:o 3 i anledning af väckt motion om ändring i gällande bestämmelser angående viktsatsen för inrikes bref, godkändes den i detta memorial föreslagna voteringsproposition.

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran följande den 18 innevarande februari bordlagda ärenden, nämligen bevillningsutskottets betänkanden n:is 8—10, bankoutskottets memorial n:o 5 äfvensom lagutskottets utlåtande n:o 9.

Uplästes och godkändes bevillningsutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

n:o 4, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående nedläggning af afgiften för inrikes postförsändelses rekommendation m. m.; och

n:o 5, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående nedläggning af afgiften för inrikes postpaket m. m.

Herr *Lithander* afgaf en motion, n:o 31, angående tillägg till § 65 riksdagsordningen.

Denna motion blef på begäran bordlagd.

*Angående
begärda upp-
lysningar i
fråga om
längdbanan
genom Bohus-
län.*

Herr *Pettersson*, *Fredrik Emil*, erhöll på begäran ordet och yttrade: Till kammarens sammanträde i morgon står uppfördt på föredragningslistan ett ärende, omfattande anslag för afslutning af den s. k. bohuslänska längdbanan. Då det efter mitt förmenande varit önskvärdt att få åtskilliga förhållanden beträffande densamma närmare belysta, har jag vändt mig till herr statsrådet och chefen för civildepartementet, och denne har välvilligt lofvat att lämna de upplysningar jag af honom begärt, hvilket jag äfven fått rätt att meddela.

I den kungl. propositionen till 1898 års Riksdag med äskande af anslag till järnvägen Göteborg—Uddevalla—Strömstad motiverades den höga kostnadssumman med att järnvägen skulle byggas såsom internationell förbindelselinje, hvars lutningsförhållande ingenstädes skulle öfverstiga 1:100.

Emellertid begärde järnvägsstyrelsen den 8 januari 1902 hos Kungl. Maj:t att i närheten af den så kallade Korndalen på sträckan Uddevalla—Skee å en längd af 1,900 meter få öka lutningen till 0,011 i stället för den förut bestämda 0,010, och framhöll styrelsen, att genom denna förändring skulle bankens sjunkande undvikas samt en utgift af 140,000 kronor i anläggningskostnaden inbesparas. Detta bifölls af Kungl. Maj:t, men bekantgjordes icke för Riksdagen, då Kungl. Maj:t påföljande år framlade en väsentligen ökad kostnadsberäkning för denna järnvägs färdigbyggande.

Ifrågavarande bandel blef sedermera vid slutet af år 1903 öppnad för allmän trafik, men befanns vara i det skick, att chefen för statens järnvägbyggnader i en till öfverdirektören för banafdelningen den 29 januari 1904 aflåten promemoria fann sig föranlåten att påyrka vissa säkerhetsåtgärder för undvikande af olycksfall, och i ännu högre grad belysas förhållandena vid denna banbyggnad i den skrifvelse af den 28 påföljande mars, uti hvilken distriktsförvaltningen i Göteborg, med instämmande af hvad vederbörande bandirektör anfört angående banans beskaffenhet, anhöll, att all trafik å densamma måtte under ett par månader inställas, samt hemställde dessutom, att särskild undersökning oförtöfvadt måtte genom styrelsens försorg anställas å banan.

Sedermera hafva, såsom i den kungl. propositionen till innevarande Riksdag omförmäls, arbeten för komplettering af bankar och doseringar utförts, samt hafva kostnaderna härför bestridits af såväl byggnads- som trafikmedel. Betydande arbeten återstå dock, innan banan uppfyller de fordringar, som enligt Riksdagens skrifvelse år 1903, n:o 50, »böra ställas på den bohuslänska längdbanan i och för dess uppgift att utgöra länk i en blifvande mellanriksbana».

Särskildt har, beträffande lutningsförhållandena å den förut nämnda bankfyllnaden vid Korndal, det på järnvägsstyrelsens eget initiativ utverkade beslutet om denna bankbyggnads utförande med en stigning af 1:90 icke blifvit fullföljdt, utan är denna konstbyggnad utförd så, att bankens stigning vid tiden för banans öppnande var 1:60 och är nu i dag 1:50, och då hvarken i planen för arbetena innevarande år eller i nu föreliggande kungl. proposition, som afser banans fullbordande, med tydlighet framgår, att denna bankfyllnad skall verkställas enligt de grunder, som angifvas i Kungl. Maj:ts beslut af den 14 februari 1902, vågar jag vördsamt anhålla hos herr statsrådet och chefen för civildepartementet om följande upplysningar:

1) medgifver det nu begärda byggnadsanslaget för fortsättning och afslutning af statsbanan genom Bohuslän under år 1906, att detta arbete till sin beskaffenhet utföres i öfverensstämmelse med

*Angående
begärda upp-
lysningar i
fråga om
längdbanan
genom Bohus-
län.
(Forts.)*

Angående
begärda upp-
lysningar i
fråga om
längdbanan
genom Bohus-
län.
(Forts.)

den vid byggnadens påbörjande gällande planen utan andra avvikelser från densamma, särskildt i afseende å lutnings- och stigningsförhållanden, än som medgifvits genom Kungl. Maj:ts beslut den 14 februari 1902; och om detta är händelsen,

2) ämnar järnvägsstyrelsen gå i författning om att å den redan för trafik öppnade bandelen Uddevalla—Skee låta verkställa de härför erforderliga kompletteringsarbetena, så att denna linje må vid tiden för banbyggnadens avslutande söder om Uddevalla vara i färdigt skick?

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades herr *Hedenstierna* från och med den 24 innevarande februari till och med den 5 nästkommande mars.

Justerades fyra protokollsutdrag för denna dag.

På framställning af herr talmannen beslöts, att de under dagen första gången bordlagda ärendena skulle sättas främst på föredragningslistan till morgondagens sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 2,51 e. m.

In fidem
A. v. Krusenstjerna.

Onsdagen den 22 februari.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Herr statsrådet *Westring* aflämnade Kungl. Maj:ts nedannämnda nådiga propositioner till Riksdagen:

- 1:o) med förslag till lag angående ändrad lydelse af vissa paragrafer i förordningen om landsting den 21 mars 1862;
 - 2:o) angående pension å allmänna indragningsstaten åt e. o. vaktmästaren hos länsstyrelsen i Stockholms län Jöns Olsson; samt
 - 3:o) angående brobyggnad öfver Lule älf vid Trångforsen.
-

Justerades protokollet för den 15 i denna månad.

Upplästes och godkändes lagutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

- n:o 6, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 3 § i lagen angående jordfästning den 25 maj 1894;
 - n:o 7, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om tillägg till 9 § i förordningen angående allmänt kyrkomöte den 16 november 1863;
 - n:o 8, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 65 § utsökningslagen samt till lag om ändrad lydelse af 30 § konkurslagen;
 - n:o 9, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 25 kap. 20 § strafflagen;
 - n:o 10, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om oäkta barns arfsrätt efter moder och modernefränder; samt
 - n:o 11, i anledning af väckta motioner angående ändringar i gällande bestämmelser rörande skyldigheten att deltaga i byggnad och underhåll af kyrka m. m., prästgård samt tingshus och häradsfängelse.
-

Anmäldes och bordlades

statsutskottets utlåtande n:o 18, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående en väganläggning inom Norrbottens län mellan Karesuando by i Enontekis socken och gränsen mot Juckasjärvi socken med biväg till Idivuoma gästgifvaregård; äfvensom

lagutskottets utlåtanden:

n:o 13, i anledning af väckt motion angående beredande af möjlighet för en viss majoritet inom kommun eller skifteslag att upplåta eller försälja vid storskifte eller laga skifte för gemensamt behof afsatt mark;

n:o 14, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående bestämmelser rörande forum och besvärstid för klagomål öfver kyrkoråds och skolråds beslut m. m.; och

n:o 15, i anledning af väckt motion angående upphörande af pastors själfskrifvenhet såsom ordförande i kyrkostämma.

Föredrogs och hänvisades till konstitutionsutskottet herr *Lithanders* under gårdagen bordlagda motion, n:o 31, angående tillägg till § 65 riksdagsordningen.

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran sammansatta stats- och bankoutskottets nästlidne dag bordlagda utlåtande n:o 1 äfvensom bankoutskottets samma dag bordlagda memorial n:o 6.

Vid förnyad föredragning af konstitutionsutskottets den 18 och 21 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 1, i anledning af väckt motion om tillägg till § 7 riksdagsordningen, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets den 18 och 21 innevarande februari bordlagda utlåtande n:o 2, afseende regleringen af utgifterna under riksstatens första hufvudtitel, innefattande anslagen till kungl. hof- och slottsstaterna, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 18 och 21 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 3, angående regleringen af utgifterna under riksstatens andra hufvudtitel, innefattande anslagen till justitiedepartementet.

Punkten 1.

Utskottets hemställan bifölls.

Punkterna 2 och 3.

Lades till handlingarna.

Punkten 4.

Under punkt 4 af andra hufvudtiteln hade Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen *dels* att godkänna det i statsrådsprotokollet öfver justitiedepartementens ärenden för den 14 januari innevarande år intagna förslag till stat för häradshöfdingarne i riket, att tillämpas från och med år 1906, med föreskrift tillika att för åtnjutande af aflöning å denna stat skola i tillämpliga delar gälla enahanda villkor, som äro stadgade i fråga om nu gällande lönestat för häradshöfdingarne, samt till följd häraf

öka anslaget till Svea hofrätt med därunder lydande justitiestat, nu utgörande 684,487 kronor, med 1,800 kronor till 686,287 kronor; öka anslaget till Göta hofrätt med därunder lydande justitiestat, nu utgörande 476,913 kronor, med 1,600 kronor till 478,513 kronor; och minska anslaget till hofrätten öfver Skåne och Blekinge med därunder lydande justitiestat, nu utgörande 208,713 kronor, till 205,313 kronor, eller med 3,400 kronor;

dels ock att medgifva, att till lönefyllnad åt de häradshöfdingar, som icke äro skyldiga att underkasta sig den genom den nya staten bestämda minskning i aflöning, i riksstaten uppföres ett förslagsanslag af 14,000 kronor.

Utskottet hade på andragna skäl hemställt, att Kungl. Maj:ts förevarande förslag icke måtte vinna Riksdagens bifall.

Vid föreliggande punkt var afgifven reservation af friherre N. A. H. Palmstierna, som ansett att utskottet bort hemställa, att Riksdagen måtte

dels godkänna det uti statsrådsprotokollet öfver justitiedepartementens ärenden den 14 januari 1905 intagna förslag till stat för häradshöfdingarne i riket, att tillämpas från och med år 1906;

dels föreskrifva, att för åtnjutande af de i staten upptagna löneförmåner skola gälla ej mindre, i tillämpliga delar, enahanda villkor, som äro stadgade i fråga om nu gällande lönestat för häradshöfdingarne, med det undantag, som beträffande vikaries aflöningsvillkor

*Ifrågasatt
reglering af
häradshöfdin-
garnes löne-
förmåner.*

*Ifrågasatt
reglering af
häradshöfdin-
garnes löne-
förmåner.
(Forts.)*

här nedan sägs, än äfven dessutom följande villkor och förbehåll, nämligen:

att häradshöfding, som åtnjuter fullständig ledighet från utöfning af sitt ämbete, skall till vikarien afstå tjänstgöringspenningar och sportler för tjänstledighetstiden, med rätt dock för honom att om vikariens aflöningsvillkor med denne träffa annat aftal, som af hofrätten pröfvats och gillats;

att med häradshöfdingeämbete icke må förenas annan tjänst å rikets, Riksdagens eller kommunens stat, ej heller annan tjänstbefattning, med mindre den befinnes icke vara hinderlig för utöfvandet af nämnda ämbete;

samt att häradshöfding skall vara underkastad de förändrade bestämmelser i fråga om pension, som kunna varda stadgade;

dels ock medgifva, att till lönefyllnad åt de häradshöfdingar, som icke äro skyldiga att underkasta sig den genom den nya staten bestämda minskning i aflöning, i riksstaten uppföres ett förslagsanslag af 14,000 kronor.

Friherre Palmstierna: Utskottet har funnit, att den princip, som ligger till grund för Kungl. Maj:ts förslag till lönerreglering med ett utjämning af häradshöfdingarnas löneförmåner, är riktig, men utskottet har ansett, att de af Kungl. Maj:t härför begärda 14,000 kronor icke skulle behöfva utbetalas, utan att denna utjämning kunde ske successivt på sätt som Kungl. Maj:t nästa riksdag skulle föreslå. Nu kan man ju säga, att statsbidraget till häradshöfdingarnes löner i hufvudsak är fullt tillräckligt, och att således ett särskildt anslag icke skulle vara behöfligt. Men då det är fråga om reglering af löner om tillhoppa 8 à 900,000 kronor, så kan man väl säga, att 14,000 kronor icke spela stor roll. Vid hvarje lönerreglering som förekommit, såsom vid post- och tullverken m. fl. verk, har det alltid varit några, som stannat kvar på gammal stat, hvarigenom man fått en utgift utom de egentliga lönerna, men en dylik utgift minskas ju år från år. Ett särskildt skäl för bifall till Kungl. Maj:ts förslag är, att vissa häradshöfdingar ostridigt hafva allt för låg ersättning för sin tjänstgöring, och för dessa är denna lönerreglering behöflig.

När man erkänner, att principen är riktig, så bör det ju vara skäl att söka få denna reform genomförd så snart som möjligt. Om den skulle ske successivt i den mån besparingar kunna uppstå, så dröjer det 30 år, innan lönerregleringen blir genomförd. En annan fråga är: huru skall den i så fall genomföras? Skall det ske pro rata parte i den mån inkomster blifva tillgängliga, eller skall det ske så, att de sämst aflönade få full ersättning och således blifva bättre aflönade än de andre, som nu hafva litet fördelaktigare ställning?

Enligt 1874 års förordning är det bestämdt, att när en häradshöfding har fullständig tjänstledighet längre tid än sex månader skall han såsom ersättning till vikarien afstå tjänstgöringspenningar

förvaltningsbidrag och sportler. Men då lönen ej är större än 4,500 kronor samt inkomsterna på bättre häradshöfdingeplatser räknas till, låt oss säga, 10,500 kronor, så får häradshöfdingen under dylik ledighet ej behålla mer än 4,500 kronor, medan vikarien får 6,000 kronor. Detta är, förmodar jag, anledningen till att häradshöfdingarne i allmänhet icke begära så lång tjänstledighet, utan blott begära ledighet i sex månader för hvarje gång, ehuru ledigheten i sin helhet kan blifva ganska lång. Nu har Kungl. Maj:t föreslagit, att lönen skall blifva 5,000 kronor, hvarigenom häradshöfdingarne skulle få lika stor lön som deras pension nu är, och det skulle ju hjälpa upp saken något litet. Men enligt 1874 års förordning äga häradshöfdingarne, när de få tjänstledighet på kortare tid än sex månader, med hofrättens medgifvande uppgöra enskildt aftal med vikarien, och dessa uppgörelser äro, antager jag, ganska olika. Man kan således säga, att vikarien i ena fallet får för mycket betaldt, medan han i andra fallet får för litet. Nu är i reservationen föreslaget, att häradshöfdingarne skola såväl i ena som andra fallet få uppgöra aftal med sina vikarier, men att aftalet skall af hofrätten prövas och gillas. Vidare skulle enligt reservationen häradshöfdingarne komma i samma kategori som statens öfriga tjänstemän, nämligen i afseendet å rättigheten att förena annan tjänst med den ordinarie tjänsten.

Då således löneregleringen efter utskottets förslag skulle komma att kräfva en tid af 30 år, då utgifterna för den föreslagna löneregleringen icke äro stora, då häradshöfdingarne skulle komma i paritet med alla öfriga statstjänstemän samt fullständiga bestämmelser skulle vinnas om hvad de skola afstå vid tjänstledighet, så tillåter jag mig, herr grefve och talman, att yrka bifall till min reservation.

Herr Tamm, Hugo: Såsom den föregående talaren mycket riktigt antydde, är denna lönereglering egentligen en lönereglering à la de romantiska rövareförarne, hvilka togo från dem som mer hade och gäfvot till dem, som mindre hade. Det är således icke här fråga om större belopp än som redan utgå till detta ändamål. Utskottet har ansett, att då omständigheterna hafva förorsakat, att det är somliga af dessa löner, som blifvit väl stora, medan andra äro väl små, en sådan lönereglering icke borde röna något motstånd från utskottets sida.

Emellertid är det ej i fråga om själftva löneregleringen, som utskottet skiljer sig från Kungl. Maj:ts förslag, utan det är därutinnan att Kungl. Maj:t önskar, att denna lönereglering skall genomföras *omedelbart* och på det sätt, att ett årligt anslag på 14,000 kronor tills vidare skall beviljas för att gifvas till sämre aflönade domare, till dess att medel vid de för högt aflönades afgang inflyta, då detta anslag successivt skulle försvinna. Det är detta tillskott på en stat, som Kungl. Maj:t förklarar eljest vara fullt tillfredsställande, som utskottet ansett icke vara nödvändigt. Här föreligger icke det vanliga skälet för en lönereglering, nämligen att det är ett, så att säga,

*Ifrågasatt
reglering af
häradshöfdin-
garnes löne-
förmåner.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
reglering af
häradshöfdin-
garnes löne-
förmåner.
(Forts.)*

trängande behof att gifva de lägst aflönade den förhöjning, som kan befinnas riktig. Jag vill i detta afseende fästa herrarnes uppmärksamhet därpå, att det endast är få af häradshöfdingarne — jag tror att det är 21 stycken — som innan löneregleringen skett hafva mindre än 7,000 kronor. Så länge dessutom dyrtidstillägg utgå, åstadkommes för de lågt aflönade en utjämning därigenom att dyrtidstillägg tillerkännes dem men icke de högre aflönade. Dessa hafva således högre lön än den, som här uppgifvits. Dessutom tror jag, att det kan vara osäkert att bygga för mycket på dessa beräkningar angående häradshöfdingarnes inkomster. Kungl. Maj:t själf angifver, att det varit mycket svårt att få fullt exakta uppgifter på häradshöfdingarnes såväl förvaltningsutgifter som inkomster. Med ett ord — det föreligger ej här de ömmande skäl för en lönereglering, som i vanliga fall brukas anföras. Dessutom tillkommer ett tredje skäl. Häradshöfdingarne själfva hafva visat en ofantlig ligkiltighet för frågan. Af alla tillfrågade personer, som beröras af denna reglering, hafva endast 17 brytt sig om att gifva svar på frågorna. På grund häraf torde det vara berättigadt att säga, att denna fråga icke legat de personer, som den närmast rör, så synnerligt om hjärtat. Det är på dessa grunder som utskottet ansett, att det går an att successivt, d. v. s. i den mån som medel blifva tillgängliga genom afgang af de högst aflönade, ordna denna löneregleringsfråga. Och det torde ej vara omöjligt att ordna den. Det finns redan nu 5,500 kronor, och nästa år blifva mera medel härtill tillgängliga. Då kan Kungl. Maj:t mycket väl ordna saken på det sätt, att, i den mån pengar inflyta, de låga lönerna så småningom regleras.

Som jag redan förut sagt, är det ingalunda så illa ställt som annars, då anspråk om lönereglering framställas. Det är därför att utskottet ansett, att den summa, som skall utdelas på häradshöfdingarne, redan är fullt tillräcklig, som utskottet ansett ej behöfligt anslå ytterligare medel till denna utgiftsstat. Det är således ingalunda från utskottets sida ett afslag på det kungl. förslaget, utan det är endast, om jag så må säga, en återremiss att företaga ärendet till förnyad behandling.

På dessa skäl får jag anhålla om bifall till utskottets förslag.

Herr Boström, Filip: Vid genomläsning af den kungl. propositionen i den föredragna punkten synes det mig framgå, att den utredning, som ligger till grund för densamma, är synnerligen noggrant verkställd. Det framgår af densamma, att lönerna för de ordinarie domhafvandena äro så olika till sina belopp, att en jämkning af desamma fortast möjligt bör företagas. Detta har ju äfven utskottet gifvit på hand i första punkten af sin motivering till afslag. Men utskottet säger sedan i samma stycke: »då nämligen äfven för de svagast aflönade häradshöfdingarne den behållna inkomsten från domsagan ej är så ringa, att lönefyllnad med af Kungl. Maj:t föreslagna belopp synes erforderlig redan under nästkommande år, föreställer sig utskottet, att» det kan anstå med att fatta beslut

i frågan. Läser man igenom de belopp, som de särskilda domhufvudena inom de olika hofrätternas områden uppbära, framgår ju tydligt, att här föreligger ett behof af lönereglering för de sämst aflönade af dessa. Kan man verkligen under nuvarande förhållanden, när lefnadskostnaderna ökas öfverallt, påstå, att den lön, som för dessa lågt aflönade domare är uppgifven, är tillräcklig? Jag vågar påstå, att den ärade kammaren icke har denna uppfattning.

Nu vet jag mycket väl, att ett bifall till friherre Palmstiernas reservation kommer att hafva till följd en gemensam votering, hvares utgång på förhand är tämligen gifven, men då jag anser, att hvad som här är begärdt är billigt och rättvist, kan jag för min del icke underlåta att yrka bifall till den framställning, som nyss gjordes af friherre Palmstierna.

Herr statsrådet Berger: Ehuru jag inser, att jag ej kan påverka kammarens blifvande beslut i frågan, ber jag dock att få yttra några ord till försvar för Kungl. Maj:ts proposition. Kungl. Maj:t har här föreslagit en sådan omreglering af häradshöfdingarnes löneförmåner, att från de mest gifvande domsagorna skulle tagas vissa belopp, hvilka skulle tilläggas de svagast aflönade häradshöfdingarne, och då innehafvarne af de nämnda mest gifvande domsagorna icke äro pliktige att underkasta sig en dylik minskning i sina löneförmåner, så skulle statsverket bestå hvad som erfordrades för löne-regleringens omedelbara genomförande. Det härför erforderliga beloppet är för år 1906 beräknadt till 14,000 kronor, och detta belopp skulle successivt komma att minskas i den mån som de bäst aflönade häradshöfdingarne afgå från sina ämbeten.

Nu säger utskottet, att den ifrågavarande lönefyllnaden med af Kungl. Maj:t föreslagna beloppet icke synes erforderlig redan under nästkommande år, och föreställer sig utskottet, att löneregleringen skulle kunna utan olägenhet genomföras successivt i den mån, genom afgång af de häradshöfdingar, uti hvilkas aflöning minskning skall ske, medel till betridande af föreslagen lönefyllnad blefve tillgängliga. Men på detta sätt skulle ju tydligen de svagast aflönade häradshöfdingarne få vänta 15 à 20 år på genomförandet af en lönereglering, som man dock synes anse befogad. Och de äldre af ifrågavarande svagast aflönade häradshöfdingar skulle ej alls få vara med om det slutliga genomförandet af löneregleringen, utan måste dessa häradshöfdingar gifvetvis dessförinnan hvar på sin tid afgå från sina ämbeten.

Den minimiaflöning, som Kungl. Maj:t här föreslagit för häradshöfdingarne i de mindre domsagorna, nämligen 7,000 kronor om året och i vissa fall 7,500 kronor om året, kan ej anses vara oskäligt hög, då man betänker den maktpåliggande beskaffenheten af ifrågavarande ämbete, och om man tillika fäster tillbörligt afseende vid den omständigheten, att häradshöfdingarne i allmänhet icke befordras till sina ämbeten, förrän de efter en långvarig och ofta synnerligen klen aflönad tjänstgöring uppnått en ålder af omkring

*Ifrågasatt
reglering af
häradshöfdin-
garnes löne-
förmåner.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
reglering af
häradshöfdin-
garnes löne-
förmåner.*
(Forts.)

40 år. Borgmästarne och rådmännen i rikets större och medelstora städer hafva i regel mycket bättre inkomster än ifrågavarande häradshöfdingar, och härtill kommer, att borgmästarne och rådmännen vanligen komma till sina befattningar långt tidigare än häradshöfdingarne till sina.

Är sålunda den föreslagna minimiafföningen icke för hög, så synes det mig vara alldeles klart, att lönerregleringen bör genomföras genast och ej successivt i mån af vissa häradshöfdingars afgång från sina ämbeten. Utan tvifvel hade också den föreslagna lönerregleringen blifvit godkänd, om det ej funnits några sådana här mycket väl aflönade häradshöfdingar, ty utskottet gör ju ej alls någon erinran mot den föreslagna minimilönen. Och man hade aldrig kommit på tanken att fördröja regleringen 15 à 20 år, om det ej funnits några mycket väl aflönade häradshöfdingar. Men kan det verkligen vara billigt, att somliga häradshöfdingar skola få mindre aflöning under en lång följd af år *därför* att de hafva den oturen att hafva mera lyckligt lottade ämbetsbröder? Det synes mig ej vara alldeles riktigt att förvägra de svagast aflönade häradshöfdingarne ett omedelbart genomförande af lönerregleringen *därför* att det finnes andra häradshöfdingar som hafva inkomster, hvilka äro större än ens kan anses skäligt. Jag kan således ej anse annat än att den kungl. propositionen är fullt rättvis och billig.

Herr Tamm, Hugo: Jag vill till svar härfpå säga, att jag har svårt att fatta, hvarför man skall säga, att de svagast aflönade skola behöfva vänta 15 à 20 år. Det finns ju redan medel att tillgå för att tillgodose dem, som stå på lägsta graden, och inom mycket kort tid är det möjligt för Kungl. Maj:t att fylla ut lönerna för de öfriga af de svagt aflönade.

Men eftersom jag ånyo fått ordet, skall jag be att få beröra ett par andra punkter i denna beräkning.

Är herr statsrådet säker på, att denna beräkning med däri upptagna förvaltningskostnader, kostnader för lokaler och sådant, är riktig? Det upplystes i utskottet, att på många ställen äro häradshöfdingarne efter byggandet af nya tingshus faktiskt befriade från dessa kostnader, ehuru de upptagits här.

Vidare: huru är det med dessa biträden? Är det verkligen förhållandet, att de erhålla den betalning som i den kungl. propositionen säges? Det har inom utskottet sagts, att det på många håll icke är på det sättet.

Dessa poster, som ligga till grund för beräkningen, äro icke såsom i andra dylika fall några fixt bestämda summor som man kan lita på, utan det finns mycket som talar för, att häradshöfdingarne i själfva verket hafva större inkomster än de, som här uppgivits.

Dessutom vet jag ej, hvarför herr statsrådet principiellt motsätter sig utskottets förslag. Herr statsrådet har själf från lönerreglering undantagit en af de allra svagast aflönade, nämligen häradshöfdingen i Gellivare domsaga. Huru skall lönen för honom seder-

mera regleras? Det vet jag ej; det får väl ske genom nytt anslag. Skall man vara så konsekvent som här fordras, så vet jag icke något skäl, hvarför den omständigheten, att Riksdagen gjorde svårigheter i fjol, skall göra, att, då Kungl. Maj:t nu lägger fram ett fullständigt förslag, den svagaste icke skall få komma med i förslaget utan ställas på successiv reglering i framtiden.

Jag kan således ingalunda finna, att här föreligga sådana skäl, att Riksdagen i detta fall bör gå längre än utskottet föreslagit. Och alldeles säkert kan frågan, om Kungl. Maj:t tager den under förnyad ompröfning, blifva tillfredsställande löst så småningom.

Herr statsrådet Berger: Jag skall endast bedja att få svara ett par ord på anmärkningar, som herr Tamm gjort. Han undrade, om de beräkningar, som gjorts angående härads höfdingarnes förvaltningskostnader, äro riktiga. Jag kan till svar härför ej säga annat än att dessa beräkningar äro så riktiga och noggranna, som det varit möjligt att göra dem. Jag tror nog, att man kan påvisa fall, då utgifterna i verkligheten äro större, liksom äfven fall, då de äro mindre än här uppgifvits, men beräkningarne äro gjorda så noggrant som möjligt, och jag tror att de öfver hufvud äro ganska riktiga.

Hvad Gellivare domsaga beträffar, så har jag i mitt yttrande till statsrådsprotokollet angifvit skälen, hvarför reglering af löneförmånerna i den domsagan ej nu föreslagits. Är det emellertid så, att Riksdagen vill reglera aflöningen äfven där, så har jag ingenting däremot.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att i afseende på förevarande punkt yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock, af friherre *Palmstierna*, att kammaren skulle afslå utskottets hemställan och antaga det förslag, som innefattades i den af honom vid punkten afgifna reservation.

Sedermera gjordes propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarades propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Punkten 5.

Under punkten 5 af förevarande hufvudtitel hade Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att medgifva, att, i och för öfverflyttande af fänggevaldigers göromålen å vaktkonstaplarna vid läns- och kronocellfängelserna, de nu å bestämda anslaget till fångars vård och underhåll upptagna gevaldigerslöner om tillhoppa 29,000 kronor må, i den mån så kan ske, i stället användas till inrättande af nya vaktkonstapelsbefattningar vid berörda fängelser med den i staten å sagda anslag för nu befintliga vaktkonstaplar upptagna aflöning, 450 kronor i lön och 350 kronor i tjänstgöringspenningar eller tillhoppa 800 kronor för hvarje, äfvensom att de nya vaktkonstaplarna

*Ifrågasatt
reglering af
härads höfdin-
garnes löne-
förmåner.
(Forts.)*

*Angående
fång-
gevaldigers-
göromålens
öfverflyttande
å vakt-
konstaplar.*

*Angående
fång-
gevaldigers-
göromätens
öfverflyttande
å vakt-
konstaplar.
(Forts.)*

må äga samma rätt till ålderstillägg och andra förmåner, som tillkommer öfriga å ifrågavarande stat uppförda vaktkonstaplar.

Utskottet hade hemställt, att hvad Kungl. Maj:t uti ifrågavarande hänseende föreslagit måtte vinna Riksdagens bifall.

Herr Jonsson: Efter att hafva anmärkt, att ett bifall till Kungl. Maj:ts proposition skulle föranleda en ökning af utgifterna för ett par förslagsanslag, fortsätter utskottet, att det ingalunda har undgått utskottets uppmärksamhet, att dessa förslagsanslag under en följd af år i hög grad öfverskridits, men utskottet slutar i alla fall med att tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts proposition oförändrad.

För den händelse utskottet med detta sitt yttrande velat sondera ställningen inom Riksdagen, huruvida utskottet i fortsättningen af hufvudtitlarnes behandling kan göra enahanda framställning till Riksdagen att blunda för brister å förslagsanslagen och låta udda vara jämnt, så anser jag mig nu böra taga bestämdt afstånd från en sådan taktik.

Jag vet mer än väl, att detta sätt att reglera staten icke är nytt utan har fortgått under en följd af år, i det att man har blundat för det förhållandet, att förslagsanslagen öfverskridits med sina sex à sju millioner och därutöfver. Men, mina herrar, om under de tider som gått, då vi i allmänhet hafva kunnat påräkna statsöfverskott, denna sak inskränkt sig till att mera vara af formell natur, så blir förhållandet ett helt annat i samma mån som vi få att handskas med svaga statsregleringar, ty då blir följderna, att om man å ena sidan räknar statsinkomsterna så högt som möjligt och på den andra icke tager upp utgifterna till de belopp, hvartill de uppgå, utan låter det blifva en konstant brist på flera millioner, detta måste utmynna i en sådan situation, att antingen måste skatteförhöjningar, vare sig de äro möjliga eller icke att genomdrifva, af Riksdagen antagas, eller också måste statsbristen täckas med låne-medel, för att man skall kunna komma på en riktig väg.

Jag tänker mig, huru förhållandena komma att gestalta sig vid nästa riksdag med den proposition, som Riksdagen då har att vänta från Kungl. Maj:t. Om då utgifterna tagas upp till enahanda belopp som i årets statsverksproposition, så får Riksdagen bereda sig på att genom nya eller förhöjda skatter fylla en lucka på omkring åtta millioner kronor, ty i årets statsregleringsförslag har Kungl. Maj:t kunnat taga upp en behållning från 1903 års statsreglering på ungefär sju millioner kronor, under det att man antagligen till nästa statsreglering har att vänta en brist på ungefär en million kronor från 1904 års statsreglering. Detta sätt att reglera staten har således den olägenheten med sig, att Riksdagen, om man icke råder bot på detta, har att emotse stora svårigheter med afseende å genomförandet af statsregleringen år efter år, ända till dess man allvarsamt försöker att undanröja detta betänkliga svaghetsstillstånd.

Vägen är naturligtvis enkel, om man har mod att beträda den, och vägen är den, att man försöker att höja förslagsanslagen till något

så när de belopp, hvarmed de konstant hafva visat sig utgå, eller hvartill de hafva benägenhet att under naturliga förhållanden i vissa fall stiga. Detta är det ena sättet, och det andra är att sedermera så långt möjligt söka att rätta munnen efter matsäcken, d. v. s. begränsa utgifterna till hvad inkomsterna medgifva. Kan detta genomföras, då hafva vi att emotse bättre tider med afseende å statsregleringen; men kan det icke genomföras, få vi bereda oss på att kämpa med svårigheter, som antagligen blifva större år efter år.

Det är ju möjligt, att utskottet icke kan komma ända därhän att så pass mycket nedsätta de begärda statsutgifterna, att man därmed kan täcka hela den brist, som uppstår på förslagsanslagen, men det skulle kanske vara ett sätt att i något fall, där anslagets natur kan sådant medgifva, i stället för att täcka anslagen med skattemedel göra det med lånta medel.

Med ett ord, om utskottet vill vända om från den väg, på hvilken detta betänkande hänvisar, och i stället slå in på den väg, att man söker rätta utgifterna efter hvad statsinkomsterna verkligen medgifva, så skall jag på förhand försäkra utskottets ledamöter, att jag så långt i min förmåga står skall lämna mitt kraftiga biträde för ett sådant sätt att behandla staten.

Något yrkande i afseende å den nu föredragna punkten har jag icke att göra.

Herr Tamm, Hugo: Det var särskildt ett uttryck af den föregående talaren, som föranledde mig att begära ordet, nämligen hans framställda halfva förfrågan, huruvida utskottets motivering för detta anslag skulle innebära ett sonderande af Riksdagens tanke uti förevarande fall. Så är emellertid icke förhållandet. Jag för min personliga del är alldeles fullkomligt af den åsikt, som den siste talaren uttalade, nämligen att dessa stora brister uti förslagsanslagen först och främst åstadkomma, att budgeten icke är riktig och sann och att den icke visar det verkliga resultatet af statsregleringen. Vidare är jag alldeles med därom, att häri ligger en stor fara för kommande budgeter och att denna fara naturligtvis blir större, i den mån man beräknar inkomsterna högre, så att däraf kan följa ganska svåra efterräkningar. Under antagande att någon af de större inkomstittlarne, t. ex. tullarne, skulle falla nästa år, är det ju gifvet, att man då stode inför den högst beklagliga nödvändigheten att på andra sätt fylla den brist, som då skulle uppstå. Jag medgifver äfven, att ett upptagande af förslagsanslagen till högre belopp onekligen skulle leda till en viss sparsamhet vid behandlingen af utgiftsposterna. Jag är således uti princip fullkomligt ense med den föregående talaren.

Emellertid vill jag nämna, att man inom utskottet ingalunda förbisett denna sak och icke heller förbisett, att det vid remissdebatten anspelades på nödvändigheten för statsutskottet att i detta fall tillse, hvad som göras kunde. Men frågan är icke så enkel. Den föregående talaren påpekade fullkomligt riktigt, att det icke går an att i ett slag höja alla dessa anslag. Därvidlag måste man

*Angående
fång-
gevaldigers-
göromålens
öfverflyttande
å vakt-
konstaplar.
(Forts.)*

Angående
fång-
gevaldigers-
göromålens
öfverflyttande
å vakt-
konstaplar.
(Forts.)

taga många omständigheter i betraktande. Snart sagdt hvarje anslag är af den natur, att det möjligen kan stiga eller falla allt efter olika omständigheter, och man måste därför gå igenom hvar enda anslag, och detta icke blott för ett år utan för flera år. En sådan undersökning pågår för närvarande inom statsutskottet, men då man snart sagdt från hvarje departement måste inhämta upplysningar om hvar enda anslag, och då man måste göra denna utredning icke blott för ett år utan för flera år, är det klart att den är tidskräfvande, och dessutom är den äfven af en ganska svår och invecklad beskaffenhet. En dylik utredning pågår emellertid, ehuru det icke varit möjligt att få den afslutad så tidigt som man önskat. Detta har äfven i viss grad bidragit till att framskjuta de första hufvudtitlarnes behandling, emedan man hoppades att utredningen skulle kunna föreligga redan nu. Detta har dock icke lyckats, men det har icke varit möjligt att uppskjuta hufvudtitlarnes behandling till dess denna utredning blifvit fullbordad. Då det alltså icke varit möjligt att få denna utredning färdig, har utskottet ännu icke ansett sig kunna komma med något förslag i detta afseende. Hvad särskildt detta förslagsanslag beträffar, så har det ju endast högst obetydligt blifvit öfverskridet, under det att många andra öfverskridits med sådana belopp, att en förhöjning torde vara nödvändig. Det har således så långt ifrån varit statsutskottets mening att i detta fall sondera opinionen, att statsutskottet i stället verkligen tagit frågan om hand. Hvilken ställning statsutskottet kommer att intaga, när den här omnämnda utredningen föreligger, kan jag naturligtvis icke afgöra, då detta ju ankommer på statsutskottet i dess helhet. Jag har emellertid velat yttra dessa ord för att påpeka, dels att jag personligen delar den föregående talarens uppfattning, dels att frågan ligger under behandling i utskottet och dels att det icke är möjligt, förr än denna utredning föreligger, att kunna öfverblicka frågan i dess helhet, då den ingriper, snart sagdt, på hela statsregleringen.

Jag har endast velat anföra detta till upplysning och svar på hvad den föregående talaren med frågetecken anförde.

Herr Jonsson: Jag kan icke annat än uttala min tacksamhet till ordföranden i statsutskottet för det välvilliga understöd, han lofvat att gifva den mening jag uttalat, och jag hoppas att han skall vinna understöd i utskottet för den mening, han själf förfäktar, så att vi åtminstone kunna börja att komma in på ett säkrare skede i statsregleringen än som hittills existerat.

Friherre Palmstierna: Då den förste talarens erinran gjorts vid ett ärende, som hör till första utgiftsafdelningens behandling, skall jag be att i största korthet få yttra några ord.

Först ber jag dock att få fullkomligt instämma med hvad de föregående talarne hade att anföra med afseende å faran af att förslagsanslagen så betydligt öfverskridas. År 1903 öfverskredos förslagsanslagen med nära åtta millioner kronor, hvilket visserligen hjälptes därigenom, att man då hade att tillgå ett öfverskott på

sexton miljoner kronor. så att man fick ett slutligt öfverskott på åtta miljoner kronor, allt i runda tal. Men ser man på förhållandena år 1902, så förefanns då likaledes en brist på förslagsanslagen på omkring åtta miljoner kronor, men då var öfverskottet på de beräknade inkomsterna icke så stort, utan man fick en brist i statsregleringen på nära två miljoner kronor. Det är naturligtvis alldeles nödvändigt, att förslagsanslagen höjas till i det närmaste så mycket, som de gå till, ty eljest riskera vi att få brist i statsregleringen.

Jag ber att få omnämna några förslagsanslag, som icke äro så litet öfverskridna.

Anslaget till sjöbeväringens vapenöfningar öfverskreds 1903 med 680,000 kronor, femte hufvudtitelns expensmedel med 169,000 kronor, tolagsersättningen till städerna med 857,000 kronor, folkskolelärares aflöningsmedel med 987,000 kronor — dessa senare äro dels föregående år och dels detta år uti Kungl. Maj:ts proposition ganska betydligt höjda, så att det öfverskjutande beloppet icke vidare torde blifva så stort; anslaget för slöjd var år 1903 upptaget till 90,000 kronor och öfverskreds med 88,000 kronor, anslaget till fattigvården i allmänhet var 75,000 kronor och öfverskreds med 196,000 kronor, allmänna indragningsstaten öfverskreds med 292,000 kronor — den är sedermera höjd — och anslaget till arméns pensionering öfverskreds med 538,000 kronor. Emellertid äro förslagsanslagen dels föregående år och dels uti Kungl. Maj:ts nuvarande budgetsförslag höjda så, att de antagligen icke torde komma att öfverskridas med mera än omkring fyra miljoner kronor, d. v. s. endast hälften emot förut. Som emellertid ordföranden i statsutskottet omnämmt, pågår för närvarande en ytterligare utredning af frågan.

Hvad särskildt detta anslag beträffar, och då i kunglig proposition är föreslaget att öka utgifterna på detta förslagsanslag, oakadt det öfverskridits, ansåg utskottet det vara dess skyldighet att här säga någonting, därför att det visat sig, att anslaget under de senare åren högst betydligt öfverskridits. År 1903 öfverskreds anslaget sålunda med 154,000 kronor mot 34,000 kronor för fem år sedan, och har bristen år från år blifvit allt större. Men ehuru detta anslag ibland öfverskridits, är det icke lätt att bedöma, huru det kan komma att ställa sig för framtiden. Från detta år är det nämligen bestämdt, att fångarbetet i fängelserna skall ske för kronans räkning, och sedan därjämte direktörerna vid fängelserna fått sin lönereglering, är det möjligt, att bristen därigenom kan komma att blifva betydligt mindre.

Jag har intet yrkande att framställa.

Efter härmed slutad öfverläggning biföll kammaren hvad utskottet i förevarande punkt hemställt.

Punkten 6.

Kungl. Maj:t hade under punkt 6 af denna hufvudtitel föreslagit Riksdagen att medgifva, »att af det å andra hufvudtiteln uppförda

Första Kammarens Prot. 1905. N:o 13.

*Förhöjd
ersättning till
brottmåls-
domare.*

*Angående
fång-
gevaldigers-
göromålens
öfverflyttande
å vakt-
konstaplar.
(Forts.)*

*Förhöjd
ersättning till
brottmåls-
domare.
(Forts.)*

förslagsanslag till rese- och traktamentspenningar må till de tillförordnade brottmålsdomarne i Jämtlands och Norrbottens län för rannsakingar med häktade personer utgå, utöfver hvad brottmålsdomare enligt gällande författningar äga uppbära, ytterligare ersättning af fem kronor för hvarje rese-, förrättnings- och expeditionsdag, för hvilken traktamente författningsenligt får beräknas.»

Bifall till denna framställning hade icke af Kungl. Maj:t ansetts behöfva föranleda någon ökning uti ifrågavarande förslagsanslag.

Utskottet hade i nu föredragna punkt hemställt, »att Riksdagen må på det sätt bifalla Kungl. Maj:ts förevarande framställning, att Riksdagen medgifver, att af det å andra hufvudtiteln uppförda förslagsanslaget till rese- och traktamentspenningar må till de tillförordnade brottmålsdomarne i Jämtlands och Norrbottens län för rannsakingar med häktade personer utgå, utöfver hvad brottmålsdomare enligt gällande författningar äga uppbära, ytterligare ersättning af fem kronor för hvarje förrättnings- och expeditionsdag, för hvilken traktamente författningsenligt får beräknas».

Herr statsrådet Berger: Statsutskottet har här med ett litet penndrag högst betydligt reducerat den löneförbättring, som Kungl. Maj:t ansett sig böra föreslå för de två brottmålsdomarne. Dessa två statstjänares sak synes dock vara i högsta måtto behjärtansvärd, och jag skall därför anhålla att få yttra några ord till deras förmån och till försvar för Kungl. Maj:ts proposition.

Utskottet är med Kungl. Maj:t ense därom, att brottmålsdomarnes löneförhöjningar behöfva förbättras. En sådan förbättring kan ske på olika sätt. Ett sätt hade varit, att man gifvit brottmålsdomarne fasta årliga arvoden, t. ex 1,200 kronor i Norrbottens län och 600 kronor i Jämtlands län. Ett annat sätt hade varit att gifva brottmålsdomarne en bestämd godtgörelse för hvarje rättegångsmål, som de vid ett ting handlägga. Kungl. Maj:t har nu valt ett tredje sätt. Brottmålsdomarne hafva för närvarande rätt att åtnjuta ett dagtraktamente af tio kronor för hvarje förrättningsdag, expeditionsdag och resedag. I anslutning till denna bestämmelse har nu föreslagits, att brottmålsdomarne skulle få en ytterligare ersättning af fem kronor för hvarje förrättnings-, expeditions- och resedag. Löneförbättringen skulle således bestå uti en ersättning af fem kronor för hvarje dag, som brottmålsdomarne äro upptagna i statens tjänst, och detta skulle ju vara en skäligen godtgörelse.

Statsutskottet säger nu emellertid härom, att giltigt skäl till dylik ökning af dagtraktamentet för den tid, som tages i anspråk af resorna till och från tingsställena, icke synes föreligga. Nu kan man ju, om man så vill, ställa sig på en sådan ståndpunkt och endast beräkna ersättning för förrättnings- och expeditionsdagarna, men då synes det mig uppenbart, att man också måste höja ersättningen för dessa expeditions- och förrättningsdagar, ty eljest blir ersättningen alldeles för liten.

Under år 1902 uppbär brottmålsdomaren i Norrbottens län

traktamente för 143 resedagar, 32 förrättningsdagar och 52 expeditionsdagar. Den af Kungl. Maj:t föreslagna förhöjningen skulle således för nämnda år hafva beredt honom en ökning i inkomster af 1,135 kronor, då däremot ökningen enligt utskottets förslag skulle stannat vid 420 kronor. Utskottets förslag innebär följaktligen en högst väsentlig nedsättning uti den af Kungl. Maj:t föreslagna löneförbättringen.

*Förhöjd
ersättning till
brottmåls-
domare.
(Forts.)*

Här är ju icke alls fråga om att gifva brottmålsdomarne ett dagtraktamente enligt resereglementets första klass med femton kronor, utan här gäller det att efter rationella grunder gifva dem en ökad aflöning, och att det är rationellt att härvid beräkna brottmålsdomarnes hela tidsförlust i följd af tjänsten, synes mig vara obestridligt. Brottmålsdomaren kan ju omöjligt företaga något nyttigt arbete, då han färdas på landsvägarne där uppe, eller då han sitter och väntar på gästgifvaregårdarne. Staten bör därför gifva honom dagaflöning äfven för dessa resedagar antingen direkt, såsom Kungl. Maj:t föreslagit, eller också indirekt genom att gifva honom så hög dagaflöning för förrättnings- och expeditionsdagarne, att den räcker äfven för resedagarne.

Friherre Palmstierna: Herr statsrådet och chefen för kungl. justitiedepartementet har förklarat sig anse, att utskottet kommit till alldeles för låg ersättning för dessa brottmålsdomare. Dessa brottmålsdomare äro ju en ganska egendomlig inrättning, och det finnes i Sverige icke mer än två sådana, den ena i Norrbottens och den andra i Jämtlands län. Att ersättningen till dem nu är för liten, det är ju påtagligt, och detta har utskottet också erkänt, men fråga är, hur man skall kunna skaffa dem, såsom herr statsrådet behagade uttrycka sig, en efter rationella grunder beräknad tillräcklig ersättning. Utskottet har då genast varit med om att gifva dem en förhöjning af fem kronor per dag, summa alltså femton kronor, för hvarje verklig förrättningsdag antingen direkt på tinget eller för expedition af domar. Men med afseende å resedagarne har utskottet ansett formella hinder möta för att tillstyrka en förhöjning och gifva dem ett högre dagtraktamente efter en högre klass med femton kronor, medan de i öfrigt resa efter en annan klass. Därigenom skulle lätt skapas ett prejudikat, som säkerligen skulle komma att draga en hel del andra med sig.

Personer, som äro anställda vid väg- och vattenbyggnadskåren, få nu vid tjänsteresor resa efter en viss klass och åtnjuta då dagtraktamente efter denna klass, men därjämte åtnjuta de för förrättningsdagarne en högre ersättning. Möjligen kunde utskottet hafva varit med om att ytterligare höja ersättningen för dessa förrättningsdagar, men man ansåg sig, som sagdt, vara formellt förhindrad att gå in på någon förhöjning af reseersättningen.

Jag ber dock att få tillägga tvenne saker. Först vill jag fråga, hvilken ställning dessa brottmålsdomare skola hafva? Skall det vara slutplatser för äldre personer, eller har man tänkt sig, såsom jag föreställer mig, ett passagesystem, så att här yngre, kraftiga jurister

*Förhöjd
ersättning till
brottmåls-
domare.
(Forts.)*

skulle förordnas till dessa platser och få någon ersättning, medan de vänta på ordentliga platser.

Detta är det ena. Det andra är, att brottmålsdomarne i alla fall genom ett bifall till utskottets förslag få en förbättring emot hvad de nu hafva, och jag tillåter mig därför att hemställa om bifall till utskottets förslag.

Öfverläggningen ansågs härmed slutad, hvarefter kammaren biföll hvad utskottet i föreliggande punkt hemställt.

Punkterna 7—10.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 11.

Lades till handlingarna.

Punkterna 12—17.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 18.

Lades till handlingarna.

Punkten 19.

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 18 och 21 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 4, angående regleringen af utgifterna under riksstatens tredje hufvudtitel, innefattande anslagen till utrikesdepartementet.

Punkterna 1—3.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 4.

Lades till handlingarna.

Punkterna 5—8.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Föredrogs å nyo och företogs punktvís till afgörande statsutskottets den 18 och 21 innevarande februari bordlagda utlåtande n:o 17, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag för statens järnvägar.

Punkten 1.

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof hade Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen att å extra stat för år 1906 bevilja 1,000,000 kronor till *utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägstrafik.*

Utskottet hade hemställt, att Riksdagen måtte, till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägstrafik, å riksstatsens sjätte hufvudtitel för år 1906 anvisa ett extra anslag af 1,000,000 kronor.

Herr Dieden: Jag skall tillåta mig att yrka bifall till statsutskottets framställning, men med uteslutande af motiveringen. Jag tror nämligen, att statsutskottet icke fått den rätta synen på tingen i detta fall. Här talas först om den höga hyran af 1 krona och 20 öre per kvadratmeter. Detta är dock den billigaste hyra vi hafva i Malmö för välbelägna hamntomter. De betalas eljest med 1 krona 60 öre, 1 krona 80 öre, ja, med 2 kronor per kvadratmeter i årlig hyra. Utskottet har vidare talat om den bestämda uppsägningstiden och funnit denna vara för kort. Ja, därmed förhåller sig så, att järnvägsstyrelsen icke vill vara bunden för lång tid, detta med hänsyn till den påtänkta stora utvidgningen af bangården i Malmö. Från Malmö stads sida möter intet hinder för hyreskontraktets uppgörande på 5 år eller på ett långt större antal år, ehuru då möjligen med en stegrad hyra för hvarje ny femårsperiod.

Här säges vidare i betänkandet, att man nu »funnit utväg att förlägga de nya spåren på mark, som tillhör statens järnvägar». Ja, det vore nog riktigare att säga, att man kan bereda utväg för ökad utrymme för lossning af gods på mark, som af Malmö stad blifvit afgiftsfritt upplåten till järnvägen. Denna mark är aflägsset belägen och ligger inklämd mellan statens järnvägsspår och 3 enskilda järnvägars spår samt är otillgänglig från alla sidor. Nu vill man skapa en passage dit öfver de 3 enskilda järnvägarnes spår. Härtill erfordras vidare, att man bygger en bro öfver kanalen samt anlägger en väg från bron till Östra förstadsgatan. Detta kan ju vara bra nog för mig och andra trafikanter, som bo i östra delen af staden, såvida man nämligen på fraktsedeln får angifvet, på hvilken station godset är att afhämta, och såframt man på denna plats, där lokomotiv på båda sidor oupphörligt rusa fram och tillbaka, kan hålla med hästar för att lossa och lasta gods. I öfrigt är platsen, som sagdt, långt aflägsen från öfriga delar af staden, och man kan därifrån icke få någon direkt trafikled för fordon vare sig med den egentliga bangården eller med hamnen.

*Nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.*

*Nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.
(Forts.)*

Jag tror därför, att detta vore en mycket dålig lösning af frågan och att vi då göra klokast, om vi ej binda järnvägsstyrelsen genom denna motivering. Jag hemställer sålunda, att hela motiveringen får uteslutas.

Herr Tamm, Hugo: Anledningen till utskottets här insatta motivering är till en början, att utskottet funnit, att, när det gäller att nedlägga en så stor summa som 50,000 kronor på en frilastplats, som således skall begagnas till af- och pålastning, det vore olämpligt, att den mark, hvarå anläggningen sker, skulle kunna uppsägas inom sex månader. Det hade då varit betydligt bättre, om, i likhet med hvad som väl oftast plägar ske vid upplåtelse af mark till järnvägar, upplåtelsen skett på så lång tid, som järnvägen behöfver marken. Detta är det första skälet, men vidare har man också fäst sig vid, att platsen skulle betalas med elfva tusen kronor om året, ehuru densamma troligen ej, åtminstone för Malmö stad, har någon synnerligen stor användning, så länge hamnspåret klyfver tomterna därintill midt itu. Slutligen fanns det jämväl ett tredje skäl, hvarför utskottet velat antyda en annan utväg för frågans lösning, och detta är, att icke enligt någon af de, som jag tror, 3 eller 4 planer, som äro uppgjorda för omreglering af Malmö station och som sluta på stora summor: den mark, som järnvägen skulle af Malmö stad förhyra, intagits i det planlagda området, hvaremot den i slutet af utskottets motivering omnämnda plats där kommer till användning. Denna senare plats skulle visserligen behöfva påkostas en planläggning, men då den alltid kommer att blifva för staten användbar och nödig, så är det ju ej bortkastade penningar, om den planlägges nu i stället för om några år.

Det är således, emedan utskottet funnit, att de af Malmö stad föreslagna villkoren äro för staten ofördelaktiga, som utskottet velat antyda, att den andra möjligheten finnes att tillgripa. Naturligtvis har utskottet dock icke kunnat sätta sig in uti de större eller mindre olägenheter, som uti sådant fall kunna uppstå. Emellertid finnes det en enkel lösning af frågan och det är den, att, då förstberörda mark ej kan, åtminstone såvidt man kan se, komma till användning för Malmö stads räkning, och det för staden vore mycket bekvämt, att anläggningen i fråga komme att läggas å denna mark, staden gör på samma sätt, som plägar ske i andra landsorter, när de få järnväg, nämligen att tills vidare upplåta marken kostnadsfritt. Ty om det är en så stor fördel för Malmö stad, så synes det mig ej vara orimligt, att staden lämnar marken för intet, till dess de nya planerna blifvit genomförda och de spår, som nu klyfva tomterna, borttagits.

Emellertid har utskottet ej ställt sig bestämdt afgörande i frågan, och jag vill också instämma i hvad den föregående talaren yttrade därom, att utskottets motivering ej är bindande för järnvägsstyrelsen. Utskottet har endast velat anvisa en väg, på hvilken en förnyad öfverenskommelse skulle kunna komma till stånd mellan järnvägsstyrelsen och Malmö stad, därvid de olika ståndpunkterna

skulle kunna jämkas ihop. Jag får på den grund anhålla, att motiveringen må kvarstå oförändrad, då den ej i och för sig är något imperativt mandat, utan endast en anvisning på hvad som synes utskottet vara för staten en billig och tillfredsställande lösning. Jag anhåller om bifall till utskottets utlåtande.

*Nya byggnader
och anläggningar
vid statens
järnvägar.
(Forts.)*

Öfverläggningen ansågs härmed slutad, hvarefter herr talmannen yttrade, att i afseende på nu föredragna punkt yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock, af herr *Dieden*, att kammaren måtte besluta att med utelämnande af motiveringen godkänna det slut, hvartill utskottet i punkten kommit.

Sedermera gjordes propositioner jämlikt dessa yrkanden, och förklarades propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Punkterna 2—4.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 5.

Kungl. Maj:t hade föreslagit Riksdagen att till fortsättning af stambanan från Göteborg till Skee för år 1906 anvisa 1,670,000 kronor.

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.*

Utskottet hade af anförda grunder hemställt, att Kungl. Maj:ts förevarande framställning måtte på det sätt bifallas, att Riksdagen, till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee, för år 1906 anvisade 1,475,600 kronor.

Herr statsrådet Westring: I fråga om statsbanebyggnaden genom Bohuslän har kammarens ledamot herr Fredrik Emil Pettersson under gårdagens sammanträde gjort vissa anmärkningar och framställt vissa frågor, och jag anhåller att få begagna tillfället att nu yttra mig i anledning af hvad sålunda förekommit.

Till en början anmärktes det, att under år 1904 distriktsförvaltningen i Göteborg gjorde framställning hos järnvägsstyrelsen om att trafiken på den öppnade bandelen mellan Strömstad och Uddevalla måtte inställas på den grund, att banans beskaffenhet icke vore tillfredsställande. Denna anmälan föranledde naturligtvis en synnerligen noggrann undersökning, hvilken verkställdes under ledning af tillförordnade öfverdirektören för banafdelningen, som icke haft med byggnadsarbetet att skaffa.

Undersökningen resulterade däri, att järnvägsstyrelsen fann, att någon anledning till inställande af trafiken icke förefanns. Däremot ansåg styrelsen, att åtskilliga förbättringsarbeten borde verkställas, och utaf dessa hafva en del redan gått i verkställighet, andra komma med det första att utföras.

Vidare anmärktes af talaren, att på ett ställe vid Korndalen en bank fått en skarpare lutning, än som enligt den fastställda planen

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

skulle få finnas. Detta är alldeles riktigt. Banken utlades med en lutning af något öfver 16 : 1,000 i stället för, såsom Kungl. Maj:t föreskrifvit, 11 : 1,000. Likaledes är det riktigt, att lutningen sedermera måst göras ännu större, så att den nu är 21 : 1,000. Dessa förändringar har man emellertid varit nödsakad att vidtaga på grund af de sjunkningar, som man under denna banbyggnad har fått en sådan sorglig erfarenhet utaf. Då emellertid den sträcka, hvarå förändringarna utförts, ej är mer än 442 meter i längd, så lär det vara uppenbart, att genom de ändrade förhållandena något hinder för trafiken icke kan vållas. Emellertid är det naturligtvis meningen att återställa denna sträckning till den profil, som den bör hafva, därest sådant utan alltför stora kostnader kan låta sig göra.

Herr Pettersson slutar med att framställa följande två frågor, nämligen:

1:o) Medgifver det nu begärda byggnadsanslaget för fortsättning och afslutning af statsbanan genom Bohuslän under år 1906, att detta arbete till sin beskaffenhet utföres i öfverensstämmelse med den vid byggnadens påbörjande gällande planen utan andra afvikelser från densamma särskildt i afseende å lutnings- och stigningsförhållanden, än som medgifvits genom Kungl. Maj:ts beslut den 14 februari 1902?; samt

2:o) Om detta är händelsen, ämnar järnvägsstyrelsen gå i författning om att å den redan för trafik öppnade bandelen Uddevalla—Skee låta verkställa de härför erforderliga kompletteringsarbetena, så att denna linje må vid tiden för banbyggnadens afslutande söder om Uddevalla vara i färdigt skick?

Med anledning häraf har järnvägsstyrelsen meddelat, att kostnaderna för de förbättringsarbeten, som jag först omnämnde, gå till omkring 238,000 kronor och kostnaden för den så kallade Korndalsbankens bringande i öfverensstämmelse med fastställd profil till omkring 40,000 kronor; detta under förutsättning, att arbetena kunna utföras på det sätt, som man hoppats och tror — ehuru man dock icke kan vara fullt förvissad härom. Järnvägsstyrelsen, har emellertid också meddelat, att det nu begärda byggnadsanslaget fullt räcker till att bekosta dessa omläggningar. Detta till svar å den framställning, som gjordes i går.

Jag skall nu anhålla att få yttra några ord angående statsutskottets hemställan i förevarande punkt. Utskottets förslag skiljer sig från Kungl. Maj:ts endast däruti, att utskottet ansett, att en bro öfver Göta älf, som skall anläggas strax ofvanför Göteborg i och för ifrågavarande banas framdragande härstädes, borde byggas för ett segeldjup af 4 meter, under det att Kungl. Maj:t föreslagit, att bron borde byggas för ett beräknadt segeldjup af 6 meter. Till följd häraf har utskottet föreslagit en nedsättning af det fordrade anslaget med 194,400 kronor. Anledningen, hvarför denna bro af Kungl. Maj:t har föreslagits till den större dimensionen, är den, att det föreligger ett förslag att ombygga Trollhätte kanal och segelleden mellan Vänern och hafvet samt att i detta förslag ifrågasatts att upptaga ett segeldjup af 6 meter. Nu är det obestridligt, att

ombyggnad af kanalen behöfver verkställas, men däremot äro meningarne visserligen delade i fråga om till hvilka dimensioner detta skall ske. Jag tillåter mig emellertid att fästa uppmärksamheten därpå, att tanken att bestämma segeldjupet till 6 meter icke är ett löst hugskott. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har nämligen i följd af Kungl. Maj:ts uppdrag efter vidlyftiga undersökningar af såväl den tekniska som den ekonomiska sidan af saken framlagt förslag i ämnet. Detta upptager tre olika alternativ, nämligen 4, 5 och 6 meters segeldjup, men det sista alternativet är det, som styrelsen förordat. Öfver detta förslag hafva åtskilliga myndigheter, korporationer och enskilda blifvit hörda. Därvid har man på flera håll ansett, att man kunde nöja sig med 4 meters segeldjup, men från andra håll, särskildt från Värmlands län, har man med stor kraft betonat, att man icke bör stanna vid detta. Ätminstone har man ansett, att åtminstone slussar och dylika fasta inrättningar, som icke kunna när som helst ombyggas, borde byggas för ett beräknadt segeldjup af 6 meter, medan upprensnings- och dylika arbeten till en början skulle kunna göras för ett djup af allenast 4 meter. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har beräknat kostnaderna för en ombyggnad med ett segeldjup af 6 meter till 32 miljoner kronor och af 4 meter till 24 miljoner kronor samt kostnaderna för ett förslag att bygga de fasta inrättningarna för ett djup af 6 meter och de öfriga för 4 meter till 28,200,000 kronor, således i det närmaste 4 miljoner mindre, än om kanalen i sin helhet från början byggdes på ett segeldjup af 6 meter. Nu är det visserligen sant, som jag uttalat i mitt yttrande till statsrådsprotokollet, att det förefaller ganska tvifvelaktigt, om kanalen kommer att byggas för ett större segeldjup än 4 meter. Frågan härom är emellertid icke färdig att lösas. Till en början är det nämligen nödvändigt att i sammanhang med densamma lösa frågan om uttagandet af vattenkraft vid Trollhätteverken. Kanalbyggnadens verkställighet är nämligen i hög grad beroende på, hur man ordnar denna kraftledning. Vidare ha alla myndigheter, som yttrat sig, hänvisat på, att det behöfs ytterligare utredning i frågan, och denna utredning är som sagt ännu icke fullbordad. Vid sådant förhållande synes det vara för tidigt att, såsom utskottet ansett sig kunna göra, hemställa, att Riksdagen redan nu skulle förklara, att kanalen icke bör byggas för större djup än 4 meter. Om Riksdagen nu gör ett sådant uttalande, synes det mig, som om Riksdagen afgör en sak, uti hvilken utredningen ännu icke är fullbordad och än mindre för Riksdagen framlagd. Detta synes mig knappt vara öfverensstämmande med det sätt, hvarpå dylika viktiga frågor eljest brukas behandlas.

Om det nu är så, att det får anses oafgjordt, huruvida kanalen bör byggas för ett segeldjup af 4 eller 6 meter, då synes det mig väl ändå tämligen berättigadt, att, såsom Kungl. Maj:t föreslagit, denna bro bygges för det större djupet. Det förhåller sig nämligen så, att man icke sedan kan bygga om bron för ett större djup, utan då måste man bygga en ny bro och också bygga om den närmaste

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

järnvägssträckningen på ömse sidor om bron. Då det här gäller ett belopp af omkring 200,000 kronor, men en sådan nybyggnad naturligtvis skulle kosta många gånger denna summa, så synes det, som om det vore klokast att nu inrätta denna bro för det större djupet, hvarigenom man naturligtvis lämnar den andra frågan om kanalens framtida beskaffenhet öppen.

Utskottet har vidare hänvisat därpå, att Göteborgs stad borde bidraga något till kostnaderna för denna bro, då Göteborg genom den lättare kommunikationen mellan dess hamnområde och dess ofvanför bron liggande område skulle hafva stor nytta af bron. Detta vill jag icke bestrida. Göteborg har emellertid icke lämnat något sådant bidrag, och jag tror, att det i Göteborg finnas ganska delade meningar om huruvida det för staden är förmånligt, att farleden lägges till så stort djup som 6 meter. Emellertid vill jag i det hänseendet fästa uppmärksamheten på att här icke föreligger frågan om att företaga någon upprensning af Göta älf till förmån för staden Göteborg — i så fall vore det mera berättigadt att af Göteborg fordra bidrag — utan förhållandet är, att staten för sin järnväg öfver denna stora och viktiga farled — den viktigaste af våra inre vattenleder — behöfver bygga en bro, och det synes då icke alldeles obilligt, att staten tillser, att den icke gör bron sådan, att den för framtiden hindrar en fördjupning af segelrännan, därest en sådan fördjupning kan komma att erfordras.

Herr Pettersson, Fredrik Emil: Jag ber att till herr statsrådet och chefen för civildepartementet få frambara uttrycken af min tacksamhet för den beredvillighet, hvarmed herr statsrådet besvarat de spörsmål, jag vågade framställa. Jag vill dock säga, att jag skulle hafva varit ännu mera tillfredsställd, om svar kunnat lämnas äfven å den af mig framställda frågan n:o 2, huruvida järnvägsstyrelsen ämnar gå i författning om, att den redan trafikerade delen af banan vid tiden för den södra delens färdigbyggande kommer att befinnas i öfverensstämmelse med den plan, som Riksdagen sett och Kungl. Maj:t godkänt — såvidt jag kunde höra, innehöll nämligen herr statsrådets anförande intet i den saken. Beträffande de sorgliga lutningsförhållandena, som jag i går tillät mig vidröra, lär ju fallet vara, att ett ändringsarbete där kan medföra betydlig risk och väsentligt höga omkostnader, såsom ju ock framgick af herr statsrådets yttrande, att kostnadsberäkningen hölle streck endast under förutsättning, att icke oförmodade kraf tillstötte. Det händer ofta, att en järnväg öppnas för trafik utan att vara i komplett skick, och hvad beträffar den redan för trafik upplåtna delen af denna bana, ber jag att få nämna, att, efter dess öppnande, af trafikmedel 238,000 kronor förskotterats till dess kompletterande, hvilka medel emellertid sedermera blifvit godtgjorda af anslagsmedel. Som ett ytterligare bevis på, hvilka kostnader nedlagts å denna handel efter dess öppnande, må vidare anföras, att, då bevaknings- och underhållskostnader enligt kostnadsförslag beräknades år 1904 till 76,000 kronor, den verkliga kostnaden för ändamålet stigit till

144,203 kronor 33 öre — siffrorna äro erhållna från järnvägsstyrelsen.

Det må nu icke förmenas oss, att vi vågat fästa uppmärksamheten på förhållandena vid bohusbanans byggande. Herr statsrådet nämnde själf, att man haft en sorglig erfarenhet rörande beräkningarna för denna bana. Ja, de ändringar i dessa beräkningar, som tid efter annan skett och framlagts för Riksdagen, visa verkligen, att detta järnvägsbygge är ett sorgebarn bland den svenska statens järnvägsbyggnader. Utan att ingå på speciella fall för öfrigt ber jag att här få uppdraga en jämförelse mellan detta järnvägsbygge och ett annat under likartade förhållanden i samma trakt. Då Riksdagen fick mottaga Kungl. Maj:ts proposition rörande byggande af järnvägslinjen Göteborg—Strömstad, fränskar Riksdagen en del, mellan Skee och Strömstad, och ansåg, att länet kunde själfst bygga denna del. Kostnaden för denna bandel, inberäknadt rullande materiel, men *utom* marklösen, var, om jag minnes rätt, då beräknad till 1,283,000 kronor, under det den öfriga banan, som skulle byggas af staten, beräknades kosta 13,091,000 kronor. Nu äro båda dessa bansträckor så godt som färdiga, kan man säga, och hvad angår den af länet byggda banan med det resultat, att de af järnvägsstyrelsen beräknade kostnaderna understigits, så att vår bana, om jag så får kalla den, byggdes för cirka 900,000 kronor, *inberäknadt* den jordlösen, man fick betala, under det byggandet af statens del af banan, hvilket arbete ju dock som sagdt pågått delvis i samma trakt och under samma tid, icke blott slukat de beräknade medlen, utan nödvändiggjort framställning till 1903 års Riksdag om höjning af anslaget med omkring 4,000,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har vid åtskilliga tillfällen påpekat, att under denna järnvägsbyggnads gång erfarenhet vunnits, huru en järnvägsbyggnad i Bohuslän skall verkställas. Men jag frågar: kan man rätt tillgodogöra sig en vunnit erfarenhet, då man under arbetets gång tre gånger byter arbetschef?

I det förslag, som framlades för 1903 års Riksdag, redogjordes för vissa poster, som innefattade ökning mot äldre beräkningar, bland annat bangårdar, där ökningen var 193,000 kronor, och banbevakningsbostäder med en ökning af 43,000 kronor, allt i rundt tal. När man ser dessa siffror, må man väl undra, om icke sättet för dessa arbetens utförande varit en särskild orsak till ökningen. Jag ber då att få påpeka, att vid denna bana utbjöds i en entreprenad uppförandet af 11 stationshus, 11 godsmagasin, 11 ekonomihus, 3 vattentorn, 3 bannmästarestugor, 27 banvaktstugor och 30 uthus m. m. Dessa arbeten skulle vara färdiga den 1 september 1903, och kontraktet med vederbörande byggmästare undertecknades först den 12 januari 1903 — således en byggnadstid af blott sju och en half månader. En så kort byggnadstid utestänger naturligtvis en hel del för täfling hugade spekulanter och försvårar samt fördyrar inköpen af material.

Jag skall icke längre upptaga kammarens tid med att ingå i detaljer; men jag har vågat yttra hvad jag nu sagt, icke ur kost-

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

nadssynpunkt allena, ty den frågan spelar kanske icke här främsta rollen, utan därför att man har anledning befara, att banan på grund af byggnadsättet och svårigheten att afhjälpa befintliga lutningar och sättningar icke kommer att fylla de fordringar, Riksdagen ville ställa på banan såsom internationell förbindelse eller de stora förhoppningar, Riksdagen hade, då den beslöt västkustbanans inköp och bohusbanans anläggande med så stora kostnader. Vår mening var ju att få, icke en kråkvinkelbana, utan en verkligt kontinental trafikled. Och det låg en stor, ekonomisk tanke i detta att kunna för vårt västra grannland och stora bygder i Sverige här erbjuda en tillfredsställande, genomgående trafikled. Vi veta ju, huru man i Norge gjort sig mycken möda för att få till stånd en god sjökommunikation från Norges sydkust till Danmark, och det hade då för oss varit allt skäl att söka åt Sverige bevara denna trafik, hvilken på grund af vårt geografiska läge bör tillhöra oss.

Det har icke varit min afsikt att här framkomma med beskyllningar och minst med något obefogadt klander, ty vid denna banbyggnad har säkerligen hvar och en gjort sin plikt efter bästa förmåga. Men jag vågar dock uttala, att då Riksdagen vid norra stambanans avslutande vid Boden i en hastig vändning satte på indragningsstat en hel stab af skickliga och bepröfvade ingenjörer, handlade man ej med tillräckligt förutseende; ty järnvägsbyggnader i Sverige för statens räkning komma alltfört att finnas, hvilka kräva speciellt yrkeskunniga ingenjörer, och det är ej lämpligt att ha en personal, hvilken i saknad af fast anställning såsom järnvägsbyggare användes än för byggande af järnvägar och än i trafiken inom distriktet.

I den nu föredragna punkten ber jag för öfrigt att få ansluta mig till statsutskottets förslag.

Herr statsrådet Westring: Då jag icke måtte yttrat mig tillräckligt tydligt i fråga om Korndalsbanken, skall jag anhålla att få uppläsa, hvad järnvägsstyrelsen därom meddelat. Järnvägsstyrelsen säger:

att kostnaden för att bringa lutningen öfver Korndalsbanken i öfverensstämmelse med Kungl. Maj:ts beslut den 14 februari 1902 beräknats utgöra 40,000 kronor, under förutsättning att glidningen på underliggande fastare jordlager kan förekommas genom utläggande af tryckbankar på ömse sidor af banken;

att nämnda belopp 40,000 kronor kan tagas af byggnadsmedlen, utan att den beräknade kostnaden för banans fullbordande därigenom öfverskrides, såvida icke i afseende å banbyggnaden i öfrigt inträffar något, som nu icke kan förutses; och

att det är kungl. järnvägsstyrelsens afsikt att under år 1906 låta verkställa ifrågavarande förändring af lutningsförhållandet öfver Korndalsbanken så långt sådant varder möjligt utan att rubba jämviktsläget mellan själfva banken och ofvanberörda tryckbankar.

Ja, som herrarne höra, är detta yttrande visserligen hypotetiskt,

men det beror otvifvelaktigt därpå, att jordförhållandena i denna trakt äro sådana, att man icke kan säga något med visshet.

Den siste talaren berörde frågan om husbyggnadernas uppförande, och med anledning häraf skall jag be att få meddela, att järnvägsstyrelsen härom har anfört: »Då påbörjandet af husbyggnadernas uppförande, bortsett från grundmurar och socklar, med nödvändighet kräfde räslagd bana för att i kostnads- och andra afseenden kunna på ändamålsenligt sätt ordna de betydande materialtransporterna, kunde officiellt tillkännagifvande om byggnadernas uppförande icke göras, förrän en beräkning af tidpunkten för räsläggningens framkomst till de olika byggnadsplatserna var möjlig. Till följd af arbetenas natur kunde detta icke ske förrän i december 1902, då äfven husbyggnaderna genom annons i allmänna tidningar utbjödos på entreprenad. Den 12 januari 1903 upprättades kontrakt om desamma och förband sig entreprenören att hafva samtliga byggnader färdiga till den 1 september 1903, hvilken tidpunkt med anledning af för entreprenören tillstötande oförutsedda svårigheter sedermera framflyttades till den 1 december samma år. När bandelen den 16 december 1903 öppnades för allmän trafik, voro byggnaderna fullbordade samt tagna i bruk.»

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Herr Berg, Lars: Som herrarna af handlingarna finna, har statsutskottet föreslagit Riksdagen besluta att från den af Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen äskade summa till fortsättning af statsbanan Göteborg—Skee afdraga ett belopp af 194,400 kronor, som skulle kunna besparas genom att minska segeldjupet från sex till fyra meter i öppningen för den svängbro, som skulle uppföras öfver Göta älf, korsande farleden från Väneren till hafvet vid Göteborg. Därigenom skulle emellertid den länge ventilerade och ännu under utredning varande frågan om en förbättring af denna farled, den viktigaste i vårt land och i hela Skandinavien, komma att liksom sammanbindas med och inkapslas i en annan, helt obetydlig anslagsfråga, nämligen den om fortsättande af en liten stambanedel. Den förra, viktiga frågan skulle icke ens få afgöras för sig, utan bli föremål för beslut såsom bihang eller appendix till denna järnvägsbyggnadsfråga och kanske, vid olika beslut mellan kamrarna, dela dess öde i en gemensam votering. Vid sådant förhållande har jag ansett mig skyldig att, äfven i min ringa mån, söka förebygga en dylik såväl i form som i sak högst olycklig sammankoppling.

Af det yttrande, som nyss här afgafs af herr statsrådet och chefen för civildepartementet, framgår, att Kungl. Maj:t själf tagit initiativet i denna fråga om nyssnämnda farleds förbättring och att densamma fortfarande anses vara i behof af utredning. Det oaktadt har statsutskottet genom sitt förslag att minska segeldjupet vid denna svängbro till fyra meter äfven kommit att föreslå Riksdagen att nu på rak arm afgöra den viktigaste frågan rörande farledens framtida beskaffenhet, nämligen dess djup. Därigenom skulle nämligen detta blifva bestämdt till fyra meter för all framtid och älfven afstängd för fartyg med större djupgående, ända till dess en ny bro

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

blefve byggd. Vid detta förslag, som måste synas underligt för en-
hvar, som pröfvar det något närmare, är först att anmärka, att
Riksdagen därmed skulle föregripa Konungen i den pröfning af frå-
gan, som han genom sitt initiativ och öfriga åtgärder tydligen velat
i första hand förbehålla sig. Riksdagen skulle därjämte öfva ett
betänkligt tryck på de myndigheter, här Konungens befallningshaf-
vande och eventuellt Kungl. Maj:t, hvilka enligt gällande lag äga
och skola förordna, huru allmänna farleder skola inrättas och broar
byggas. Och därjämte skulle Riksdagen tydligen komma att fatta
beslut i en riksviktig fråga, nästan utan att ett ord därom yttrats,
utan att någon motiverande utredning förebragts — endast och alle-
nast på grund af utskottets subjektiva tycke i frågan. Och detta
från samma utskott, som, enligt hvad vi väl känna, eljest alltid så
konsekvent och så befogadt afböjt hvarje väckt förslag, som kunde
med något skäl anses lyda under Kungl. Maj:ts pröfning.

Statsutskottet yttrar nu såsom enda skäl för detta ingripande
i farledsfrågan följande.

»Det måste emellertid, såsom äfven af föredragande departements-
chefen framhållits, anses vara synnerligen tvifvelaktigt, att kanalen
skall komma att ombyggas till så stora dimensioner som de af väg-
och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna. Behöfligheten häraf har
från flera håll och, som det synes utskottet, på goda skäl blifvit
bestridt; och har utskottet, på grund af hvad i denna fråga blifvit
anfördt, kommit till den uppfattning, att det för tillgodoseende af
sjöfarten mellan Vänern och Västerhafvet bör vara för en mycket
lång framtid fullt tillräckligt, att kanalen ombygges till ett vatten-
djup af högst 4 meter och farleden i öfrigt uppressas till samma
djup vid lågvattenstånd, hvilket skulle möjliggöra framförandet där-
städes af fartyg intill 1,200 tons dräktighet. Af hänsyn till kanalens
framtida ombyggnad är det därför enligt utskottets mening icke
påkalladt att uppföra ifrågavarande järnvägsbro för större vatten-
djup än det nyss nämnda af 4 meter.»

Detta är så godt som allt hvad Riksdagen får veta om den
stora farledsfrågan, och jag kan för min del icke inse, att det är
tillräckligt. Jag måste därjämte med ledsnad framhålla, att de upp-
gifter och skäl, hvarpå utskottets förslag grundats, äro eller inne-
hålla en sanning endast med stor modifikation. Det är nämligen
sant, att ett flertal röster höjts för, att man beträffande den stora
farleden skulle för den närmaste framtiden åtnöja sig med ett djup
af 4 meter. Dessa yttranden fälldes af dem, som haft tillfälle att
sätta sig in i det stora kanalförslaget, men, märk väl, många af
dessa yttranden skedde under förutsättning och med villkor — all-
deles som herr statsrådet nyss uppläste — att alla murverk och
bergssprängningar, d. v. s. alla slussar, alla bergsskärningar och alla
broöppningar med mera, genast utfördes till 6 meters djup. Dessa
arbeten kräfva $\frac{9}{10}$ af det för kanalen i sin helhet beräknade kost-
nadsbelopp, som herr statsrådet nämnde utgör 32 miljoner kronor,
hvilket dock bör rättvisligen minskas med en betydlig summa för
den tillvunna vattenkraften. Den kraften anses äga ett värde af

10 miljoner. Emellertid är det af hvad jag haft äran säga påtagligt, att, när statsutskottet åberopat dem, som förordat 4 meters djup i kanalen såsom stöd för sitt förslag till 4 meters djup i svängbrons öppning, utan att upplysa, att en del af dessa gjort det under förbehåll, att alla hufvudarbeten utfördes till 6 meters djup, utskottet kommit att lämna en vilseledande uppgift, tydligen emedan det icke haft kännedom om hela den föregående utredningen och alla dessa yttranden i kanalfrågan, ty eljest skulle väl utskottet hafva anfört dem. Däremot hafva alla, t. o. m. äfven de, som anse, att man skulle vid ombyggnaden af kanalen nöja sig med 1700-talets eller åtminstone 1840-talets mått på den gamla, redan från början misslyckade kanalen, enhälligt yrkat på 6 meters djup i fråga om själfva farledsöppningen i bron öfver Göta älf. Det har icke funnits någon meningsskiljaktighet om den saken. När därför statsutskottet drager den slutsatsen, att behöfligheten af större djup än 4 meter i den förbättrade farleden icke föreligger, enär flertalet förordat detta djup, bör man från detta flertal subtrahera alla dem, som gjort det villkorligt.

Det vore frestande att i detta sammanhang omnämna halten utaf de skäl, som utaf åtskilliga intresserade hafva anförts mot det större djupet i den förbättrade farleden, men jag skall icke besvära kammaren med att nämna annat, än att dessa skäl uteslutande anförts från Göteborg och från Trollhätte nya kanalbolag två år innan någon försäljning af kanalen till statsverket kom till stånd. De från Göteborg framkomna skälen grunda sig på en öppet angifven, mycket egendomlig teori. De äro framförda såsom uttryck för ett visst handels- eller export- och importintresse och särskildt för ett omlastningsintresse. Teorien lyder som följer. En stor kanal för sjögående fartyg, som framkallar en direkt förbindelse emellan Vänerns stränder och utlandet, är till stor skada för Göteborg. Men då Göteborg hittills haft den största handeln i riket, måste kanalen äfven förorsaka mycket stor skada för Sveriges handel, ty handeln bör koncentreras, helst i Göteborg, men genom kanalens anläggning skulle den komma att splittras till obotlig skada för landet.

Den, som framför och stöder sina åsikter på sådana teorier, kan ju egentligen icke tagas mera på allvar än Stockholms handels- och börsförening, då den i fråga om anläggningen af den första telegraflinjen från Stockholm till Göteborg yttrade, att den linjen skulle vara till mycket stor skada för Stockholms handel, eller Stockholms börsförening och press, då den, liksom nu en stor del af Göteborgs press, rasade mot sammanbindningsbanan i Stockholm såsom synnerligen vådlig för stadens utveckling. Jag vill icke från min långa erfarenhet upprepa alla de invändningar, som ofta gjordes mot järnvägarnes anläggning exempelvis emellan Stockholm och Upsala och Stockholm—Göteborg, med stöd af bland annat postdiligensens ringa passagerarantal m. m., men de kunde dock jämföras med de skäl, som nu anföras mot kanalen, då man säger, att stora fartyg icke skulle komma att trafikera kanalen, om den komme till stånd, enär de icke skulle få tillräcklig last, och om mot förmodan

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

tillräckliga laster skulle bjudas, skulle ändock de stora fartygen hålla sig borta från kanalen, enär omkostnaderna därstädes blefve för stora m. m. Emellertid är detta det skäl, som förekommer uti de nämnda utlåtandena om 3 eller 4 meters djup i själfva den förbättrade kanalen.

I afseende å en annan synpunkt i frågan eller om Göteborgs hamn — det är det andra och sista skälet, som utskottet framhåller — säger utskottet följande.

»Af vissa myndigheter, särskildt Göteborgs stads hamnstyrelse, har emellertid framhållits, att oberoende af de dimensioner, som gäfves åt kanalen och farleden i öfrigt, ett större djup kunde komma att visa sig behöfligt för sjöfarten i nedre delen af Göta älf. och att af denna anledning järnvägsbron i fråga borde byggas för 6 meters vattendjup. Det synes dock, som om fördelen häraf i främsta rummet skulle komma Göteborgs stad till godo, hvarvid särskildt må erinras, att staden omedelbart ofvanför bron äger icke mindre än 6,000 meter kaj och plats för kaj; men då Göteborgs stadsfullmäktige förklarar sig icke vilja bidraga till de med brons byggande till större djup förenade kostnader, synes frågan om större djup än 4 meter böra förfalla.»

Ja, det skälet är också lika egendomligt och lika litet bevisande som det föregående. Det har också det felet, att, om man tager konsekvensen däraf, man kommer, om än icke i strid med, så dock i en viss konflikt med åtskilliga gällande författningar, då därigenom vederbörande myndigheter, som enligt dessa författningar äro ålagda att i saken förordna, hvilket åter icke tillkommer Riksdagen, skulle ställas uti synnerligen obehagliga svårigheter. Särskildt kommer jag nu att tänka på kungl. förordningen af år 1824, som stadgar, att till underlättande af fri rörelse på segel- och båtleder skola luckor och tillräckliga öppningar i brokaren inrättas vid byggande af ny eller reparation af gammal bro, på sätt Kungl. Maj:ts befallningshafvande på hvarje ställe finner nödigt och tjänligt. Med en dylik fråga befattar sig ock eventuellt Kungl. Maj:t äfven i första hand, såsom här är fallet, då Kungl. Maj:ts befallningshafvande öfverlämnat ärendet direkt till Kungl. Maj:t. Nu hafva emellertid myndigheterna i denna fråga uttalat en motsatt åsikt mot utskottet. De hafva förklarar, att denna broöppning bör byggas med 6 meters djup. Då nu Riksdagen binder ett annat mått vid ett anslag till järnvägsanläggningen, hvaraf kanalfrågan är beroende, måste, ifall dessa myndigheter af sin plikt anse sig tvungna att vidhålla sin åsikt, beslutet förfalla och icke tjäna till något ändamål. I alla händelser skulle enligt min tanke ett obefogadt tryck öfvas på deras fria pröfningsrätt, om Riksdagen nu antager utskottets förslag. Likaså förhåller det sig med vattenrättsförordningen och kungl. förordningen om allmän farled. Där är stadgadt, att den allmänna farleden icke får stängas genom dammbyggnad, eller anläggning och åtgärd vidtagas, som kan försämra leden. I afseende på farledens utvidgning är stadgadt, att, då därtill erfordras åtgärd, som kan skada någon och denne icke därtill samtyckt, det åligger Kungl. Maj:ts befallnings-

hafvande att förordna huru då skall förfaras, så att ändamålet med anläggningen må vinnas utan oskäligen kostnad med minsta olägenhet för dem, hvars rätt är i fråga. Jag vågar icke påstå, att det beslut, som nu ifrågasatts, skulle direkt kränka denna lagstiftning, men säkert är, att saken är tvistig och att, om jag får döma af de många exempel, jag sett under min långa praktik, många tvister om skadeersättningar skulle framkallas af beslutet både från strandägares och industriidkares samt verksägares sida. Dessa skulle med fog anse sina intressen kränkta genom att deras utfartsvägar till hafvet komme att stängas eller försämrats, dels genom den dammtröskel, som grundläggningen på 4 meters djup för denna svängbro bildar, dels därigenom, hvad Göteborgs stad beträffar, att dess inre hamn skulle afskäras från möjligheten att fördjupas och utvidgas i viss riktning. Det synes mig därför icke gärna möjligt, att Riksdagen skulle vilja fatta ett så i alla afseenden vådligt och olämpligt beslut, som här är föreslaget.

Den, som satt sig in i frågan, gripes ovillkorligen, då han läser utskottets utlåtande, af den uppfattningen, att utskottet aldrig själf läst ett ord i kanalfrågan, som vid detta anslags bestämmande dock är hufvudfrågan. Det är icke troligt, att utskottets uttalanden skulle hafva blifvit fällda, om det blott läst det väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande på 300 sidor, angående förbättrad farled Väner —Kattegatt, som sedan lång tid tillbaka är tryckt i kommittéformat. Likväl dristar sig utskottet att förorda ett visst annat förslag och inleda Riksdagen på att fatta beslut i en så ytterst viktig sak som denna utan att ens underrätta Riksdagen om den vidlyftiga utredning, som i ärendet redan föreligger.

Enligt min åsikt hafva vi här att taga vara på den viktigaste och billigaste häfstång, som någonsin kan upptäckas för att på en gång lyfta upp svensk handel, industri och sjöfart. Vi hafva i vårt land fått af ödet den näst största insjön i Europa. Väner är ett innanhaf med 1,000 kilometers stränder, och vi skulle dock till våra utländska kamraters och vänners förväning underlåta att till fullo begagna en så utomordentlig fördel. Långt ifrån att, såsom utskottet säger, det är alldeles tillräckligt att bygga en farled med 4 meters djup, så är den nuvarande navigationsståndpunkten och samfärdsprincipen, som i utlandet länge och högt förkunnats och tillämpats både i handels- och sjöfartskretsar, alldeles motsatt. Jag tänker härvid bland annat på huru de senaste internationella sjöfartskongresserna uppställt den satsen såsom obestriddig, att i den industriella kampen segrar den nation, som kan längst in i hjärtat eller i det innersta af landet införa stora sjögående fartyg till kajerna vid de industriella anläggningarna. Vi hafva af naturen fått till skänks detta stortartade inhaf med utgreningar åt alla håll. Skulle vi då icke betjäna oss däraf och göra oss dessa fördelar till godo? Då nu alla tekniker, som äro grånade i tjänsten och troget följt frågans utveckling i alla länder, äro af ofvan citerade mening, synes det som om det vore väl motiveradt och tryggadt att hålla sig till det större kanalförslagets djup, åtminstone i svängbrons

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

öppning, trots det att utskottet antyder, att vi komma fram med idel barnsligheter och fantasier.

Lägger jag så här till, att Göteborg är en befäst stad och afsedd att blifva en replipunkt för flottan, så kan jag alldeles icke tro, att Riksdagen vill följa statsutskottet i denna fråga. Järnvägsstyrelsen har för öfrigt påstått, att slussarna enligt det större förslaget skulle vara 15 meter breda, men de äro föreslagna till 15,5 meter. Järnvägsstyrelsen är emellertid icke slussbyggare, och jag har nödgats nämna detta endast till följd af nedanstående viktiga anledningar. Vid uppgörande af kanalplanen har man nämligen velat åstadkomma, att våra pansarbåtar skulle kunna passera själfva älfven, som till mer än halfva sin längd kan i sitt naturliga skick befaras med 6 meter djupgående fartyg och som med en relativt liten uppoffring skulle kunna i hela sin längd bli segelbar för sådana fartyg. Då emellertid de sista pansarbåtarna erhållit 15 meters bredd, måste slussarnas portöppningar erhålla 15,5 meters bredd och svängbron i rinnande vatten minst 2½ meter. Att nu besluta att man skall redan vid Göteborg stänga af farleden både till bredd och djup, så att våra därvarande pansarbåtar icke skulle kunna gå upp i älfven, hvilket många gånger skulle kunna vara af omätlig betydelse, det vore ett synnerligen oväntadt och betänkligt beslut af Riksdagen i våra dagar.

Med hänsyn till att staten är ägare till den stora vattenkraften vid Trollhättan och betydande stränder därstädes, så har ju staten ett direkt eget intresse af att icke för framtiden de utvecklingsmöjligheter utestängas, som vi ännu visserligen icke kunna i detalj bestämt förutsäga, men som vi äro skyldiga att för efterkommande bevara. Erfarenheten från kanalens fyrahundraåriga historia borde hafva lärt oss, att vi böra bygga så, att vi framdeles kunna utan nämnvärd olägenhet vidtaga ändrade anordningar. Vilja vi icke skada våra efterkommande, så kunna vi i denna sak enligt mitt förmenande icke göra annat än att yrka afslag å utskottets hemställan och bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Herr talman, jag anhåller få göra yrkande härom.

Herr Tamm, Hugo: Jag skall icke ingå på den siste ärade talarens strategiska funderingar om gagnet af, att vår örlogsflotta kunde gå upp i Göta älf; men jag finner helt naturligt, att den förutvarande chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen här har samma känslor som en far, då han ser sin nyfödda gosse och säger; »se, ett så rart barn», och alla tanterna instämma. Hvad tanterna angår, eller de myndigheter och korporationer, som uttalat sig i frågan, sade den ärade talaren, att de alla voro för förslaget om sex meters segeldjup. Låt oss då granska, huru därmed förhåller sig.

Först må då förutskickas den anmärkningen, att alla dessa svar äro afgifna på den frågan: »Äro ni nöjda med järnvägsstyrelsens förslag om tre meters segeldjup vid lägsta vattenstånd?» Detta är den fråga, som är framställd.

Därpå svarar, för att nu gå i ordning med yttrandena, Göteborgs hamnstyrelse, att »åtskilliga myndigheter, korporationer och enskilde» yttrat sig mot den dyra 6-metersbron, men *alla* emot 3-metersförslaget. Nautiska föreningen i Göteborg uttalar sig likaledes mot 3-metersförslaget; och Göteborgs stad har för sin del sagt, att den icke vill bekosta prisskillnaden mellan 6-metersförslaget och 4-metersförslaget. Detta är de uttalanden från Göteborg, på hvilka man närmast har att bygga sin opinion. Länsstyrelsen i Värmlands län har att stöda sig på två uttalanden: det ena af hamnstyrelsen i Karlstad, hvilken, som herrarne se å sid. 29 i utskottets betänkande, uttalat sig emot 3-metersförslaget och därvid yttrat att, »vare sig vid det slutliga förslaget till ombyggnad af Trollhätte kanal vattendjupet blefve satt till 6 meter eller till 4 meter eller till något mått däremellan, vore det uppenbart, att en bro öfver Göta älf, byggd för allenast ett vattendjup af 3,6 meter, måste i sammanhang med kanalbyggnaden ombyggas» — det andra af Uddeholms aktiebolag, som, såvidt jag kan finna, är det enda, som velat uppställa 6 meters segeldjup såsom villkor för brobyggnaden. Men jag tillåter mig att, hur stort Uddeholmsbolaget än är, tvifla på, att dess frakter komma att nämnvärdt bidraga till gäldande af skillnaden i kostnad mellan segeldjup af sex och af fyra meter. I Alfsborgs län har ingen svarat på länsstyrelsens inbjudan till afgifvande af yttranden, så att i det länet tycks då intresset för saken icke vara stort hos vare sig myndigheter, korporationer eller enskilde.

Den hufvudsakliga vikten anser jag emellertid böra läggas därpå att, såsom jag från början nämnde, alla dessa svar äro afgifna på den frågan: »vill ni ha *tre* meters segeldjup?» nej, det är för litet, lyda svaren. Men då händelsevis därutöfver föreligger en fundering af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om 6 meters djup, är det klart att alla, under förutsättning att det ej kostar dem något, tänka som så: »ja, det är väl mest till vår fördel att ta det största djupet; det kan ju aldrig göra oss något ondt.» Men, sakligt sedt, gå svaren blott ut på, att de ej vilja ha 3-metersförslaget.

Nu har här mycket riktigt både af herr statsrådet och chefen för civildepartementet och af den siste talaren framhållits, att det föreliggande förslaget om brobyggnad dock sammanhänger med frågan om kanalens ombyggnad. Men det är så långt ifrån, att utskottet vid tagandet af ställning till den frågan stödt sig på blott lösa förmodanden, att utskottet tvärtom låtit sig angeläget vara att införskaffa all möjlig utredning och det från sakkunnige, som kunna stå för sina uppgifter. För dessa uppgifter vill jag nu redogöra, särskildt i hvad de angå frågan om fyra eller sex meters djup, men skall göra det så kort och öfversiktligt som möjligt, då ju kammaren ej tycker om långa framställningar.

Jag vill då först anmärka, att anläggningskostnaden enligt 6-metersförslaget öfverstiger motsvarande kostnad enligt 4-metersförslaget med icke mindre än 7,800,000 kronor, om nämligen de gjorda beräkningarna äro riktiga — det händer ju, att de stundom

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

visa sig för låga. Detta är emellertid det beräknade. Alldeles klart är sedan, att drift och underhåll vid den djupare farleden också komma att ställa sig dyrare. Men hvad har åter detta till följd? Jo, då både anläggningskostnaden blir större och drift och underhåll dyrare, så följer däraf, att svenska staten, som, hur rik den än är, väl dock vill ha någon ränta på sina penningar, måste ta in mera och således måste höja afgifterna för kanalens trafikerande. Men ju högre afgifterna blifva, dess sämre är detta för den trafikerande allmänheten. Däri ligger en af de största betänkligheterna mot att göra kanalen djupare och dyrare, än som för den allmänna trafiken är nödvändigt. Och den frågan framställer sig då, om möjligheten för ett eller annat större fartyg att gå upp genom kanalen är af den vikt, att man därför bör uppoffra utsikten till lägre afgifter för den allmänna trafiken.

Som sagdt, med dyrare anläggningskostnad, dyrare drift och underhåll följa ock gifvetvis dyrare afgifter. Men det är just de låga kanalafgifterna, som gifvit Tysklands kanalvägar det uppsving, som de fått. Jag kan nämna, att kanalafgiften för tonkilometer utgör på Rhenfloden 0,46 pfennige, på Elbe 0,60 pfennige, på Oder 0,92 pfennige och på Weichsel 1 mark 38 pfennige. Jämför man detta med järnvägsfrakterna i Tyskland, finner man, att det är en kolossal skillnad. Dessa kanaler äro nu en af de viktigaste häfstängerna för den tyska handeln, men de äro det blott, så länge och i den mån afgifterna kunna hållas låga.

Det är vidare klart, att en 4-meters farled ger nödig afkastning mycket förr än en dyrare, och att man således vid den förra har större utsikt att tidigare kunna sätta ned afgifterna än vid den senare.

Men nu anmärker man: allt det där kan ju vara riktigt, men det har dock intet att betyda, om det länder till ett stort och allmänt gagn att för fartyg om 6 meters djupgående bereda möjlighet att komma upp till Vänern eller om ett stort och allmänt behof däraf förefinnes. Är då detta fallet? För närvarande, kan man lugnt säga, finnes det intet allmänt behof i den vägen. Det kan ju icke förnekas, att en eller annan industriell anläggning kunde ha nytta af att exempelvis få upp en stor stenkols- eller malmlast till sig — nota bene om anläggningen ligger så till, att varan kan lossas direkt vid verket, alltså vid Vänern, eller där omlastas på en till verket förande järnväg. Men är icke det fallet, utan varan skall omlastas till annat fartyg, då gäller såsom fullt riktigt det argument, som min ärade vän till höger förklarade vara utslag af ett ensidigt göteborgsintresse, nämligen att en dylik omlastning dock sker mera ekonomiskt i Göteborg, än hvad den kan ske i dessa många olika insjöhamnar. Dessutom skall det ju alltid visa sig svårighet för dessa stora fartyg att vid Vänern få returfrakter. I hufvudsak samma resonemang gäller äfven för det fall, att några stora trälaster skulle kunna afsändas från Vänern. Kusthamnen Göteborg torde härvidlag erbjuda de största garantierna för hopsamlade och fördelade af de stora oceanångarnes laster. Påpekas må dessutom,

att för verkligt billig oceanfart 6 meters djup numera börjar bli otillräckligt; i de nya hamnplaneförslagen för Göteborg föreslås för det yttre hamnområdet större djup, 8—9 meter. Skola vi följa med utvecklingen af oceanfarten, som går mot alltjämt större och djupare fartyg, måste vi således, om vi vilja gå förbi Göteborg, redan nu bestämma oss för ett djup af åtta à nio meter. Men ingen af herrarne lär väl tänka på, att vi skulle ikläda oss den kostnaden för att bereda väg för ett ringa antal fartyg af sådana dimensioner.

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Den ojämförligt största delen af den godsmängd, som nu föres på kanalen, kommer från och går till de i Vänern utmynnande vattenvägarna, hvilka alla ha jämförelsevis små dimensioner. Dessa komma säkerligen icke att afsevärdt ökas.

Något allmänt behof finnes sålunda för närvarande icke att föra upp 6 meters fartyg i Vänern; och för framtiden torde den bästa lösningen vara att liksom nu låta kusthamnarna tjäna såsom förmedlare.

Det är vidare att ihågkomma, att de anordningar, som numera krävas för lastning och lossning, äro ganska dyrbara, och att endast genom dylika anordningar det är möjligt att nedbringa kostnaderna för omlastning. I Göteborg ställa sig dessa kostnader vida lägre, än de på många andra ställen skulle göra.

Men om nu ur nyss antydda synpunkter ett djup af 6 meter ej är behöfligt, kanske det är nödvändigt för att tillgodose den ökade rörelsen i rent kvantitativt hänseende? Ja, en 4 meters kanal, som är väl anordnad, kan förmedla en rörelse på fjorton millioner ton årligen, d. v. s. fjorton gånger den rörelse, som nu äger rum på kanalen. Med samma relativa ökning som under den gångna perioden skulle en 4 meters kanal göra till fyllest för 75—90 år; och detta måste vara tillräckligt, om man blott ser till, att ytterligare utveckling icke omöjliggöres. »Efter så lång tid kunna helt andra hjälpmedel finnas tillgängliga, helt andra kraf behöfva tillgodoses.»

Enligt major Laurells yttrande — och hans skall ju vara en auktoritet, åtminstone för dem, som vilja ha 6 meters djup — uppgår kostnaden för endast muddring, sprängning och vågbrytare vid Vänerns hamnar till öfver tre millioner, kajer, jordlösen m. m. häri ej inräknadt; och dock är det då endast en del hamnar, till hvilka 6-metersfartygen skulle komma fram. Hamnarna vid Vänern i allmänhet skulle således omöjligen kunna håas utan ofantliga kostnader, och dessa kostnader skulle behöfva ytterligare ökas för att göra Vänern mindre svårtrafikabel.

4 meters fartyg äro för små, säger man. Men 4 meters fartyg kunna nu »med framgång besöka vida aflägsnare delar af världshafvet», detta enligt major Laurells yttrande. Och för den transmarina farten förslår ej 6 meters djup, utan då får man bestå 8—10 meter. Dessutom är kanaltrafiken lämpligast för prämar; och hafsgående prämar behöfva ej ens fyra meters djup.

Dessutom kommer till, att navigeringen i älven, kanal och slussar är mindre svår för 4 meters fartyg (1,200 ton) än för 5 meters

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

(2,400 ton) och 6 meters (4,100 ton). Tidsutdräkten vid slussarnas passerande är också mindre för de mindre fartygen. Man vet ju redan, att vid Narvik fartygen ej vilja taga återfrakt, blott för att de ha så brådt att komma tillbaka. Tre herrarne då verkligen, att så stora fartyg som dessa skulle vilja gå upp genom en hop slussar och därigenom försinka sin resa och fördyra sina omkostnader?

Jag vill dessutom tillägga, att vid den nya Eriekanalen i Amerika, som skall gå igenom de stora sjöarne och möjliggöra upptagande af konkurrens med kanadensarnes vattenväg, man nöjt sig med ett djup af 3,66 meter. Och den nya Dortmund—Enes-kanalen, som är afsedd att konkurrera med Hollands vattenvägar och att taga upp trafiken från hela det stora distriktet kring Rhen — huru djup är den? Jo, endast 8¹/₂ fot, d. v. s. 3 meter. Men doktor Hazelius hade rätt. Då han en gång ville förmå mig att teckna bidrag till Nordiska muséet, och jag bad att få se på kostnadsberäkningarna, sade han: »Är ni en sådan, som räknar hvad det kostar — då duger ni inte för mig och inte heller för svenska folket. Kommer jag till folket med ett kostnadsförslag på 500,000, då går det inte, men begär jag fem millioner, ja, då går det.» Och så är det! Vi skola öfverbjuda Amerika och Tyskland, vi skola kosta på mera här hos oss, fastän vi, i jämförelse med dem, ha så liten trafik att taga afgifter af och ha kanalen stängd fem månader på året.

Men mina herrar, vi få väl dock lof att litet se till, att våra utgifter icke stiga därhän, att vi icke kunna reda oss med dem till sist.

Det är sålunda icke på lösa boliner tillkommet, detta statsutskottets förslag, utan vi ha kommit till den bestämda öfvertygelsen, att en 4 meters kanal är fullkomligt tillräcklig för långliga tider. Kommer det om hundra år att bli en sådan trafik, att kanalen behöfver göras större, så kunna vi väl af de räntemedel, som vi sparat genom att nu begränsa kostnaderna, orka med utgiften för ombyggnad af den här lilla bron.

Men jag vill dessutom tillägga, att vi kommit till vårt beslut icke uteslutande af den grund, att vi äro öfvertygade om att en 4 meters kanal skall vara tillräcklig här lika väl som i Tyskland eller Amerika, icke heller blott nr synpunkten af önskvärda besparingar vid denna sorgliga bana, utan det finnes äfven andra konsiderationer. Bara upprensningen af älfven till 6 meters djup i stället för 4 medför en liten kostnad af 1,800,000 äfven detta enligt major Laurells beräkningar. Denna utgift anser man, att icke staten utan Göteborgs stad borde bära. Jurist är jag icke och blir det icke, så att i juridik vill jag ej tvista med herr Berg, det ligger inte för min tenor; men ett faktum är nu, att Göteborgs stad uppbär tolagsmedel till belopp af 10,000 kronor mot skyldighet att hålla segelleden till Ströms nedre sluss vid minst 10 fots djup och att hålla bogsering å segelleden till Ström mot af Kungl. Maj:t fastställd taxa, samt att alla segelfartyg betala bogseringsavgift vid Ström. I öfrigt uppbäres icke någon afgift af staden. Nu kan jag mycket väl förstå, att Göteborgs stad icke har något emot att låta staten här bekosta en upprensning till 6 meters djup, ty det är alltid till gagn för hamnen; och jag

förstår också mycket väl, att de säga nej till en framställning att öfvertaga kostnaden — helt enkelt därför att de som förmedlare af export och import äro nöjda med en 4 meters kanal och icke behöfva mer. Men icke har statsutskottet då kunnat ställa sig som förmyndare för Göteborg och urgera en annan åsikt; det har varit oss omöjligt, ty vi tro hvad människor säga — i allmänhet.

Här finnas för öfrigt nog äfven andra skäl för statsutskottets hemställan. Herrarne vota ju allt för väl, att den här olyckliga järnvägen var beräknad att kosta 13,5 millioner kronor och beslöts på den beräkningen. Nu komma vi nog upp i 20 millioner, innan den blir färdig, och det utan att räkna kostnaden för dess inledande till Göteborg; och i trots af att den rullande materielen blott är beräknad till 5,000 kronor i stället för vanliga 7,500 kronor per kilometer, i trots af att rälsen gjorts lättare och ballastningen minskats. Vi ha ju alla trott eller hoppats att den skulle bli en internationell bana, men nu tyckes den af förhållandena vara förändrad helt enkelt till en lokalbana. Ar det i alla fall skäl att ytterligare låta det i järnvägen nedlagda kapitalet ligga räntelöst längre än behöfves? Ty minst ett års längre tid tager det, om bron skall byggas för ett vattenstånd af 6 meter i stället för 4 meter, innan man kan öppna trafikleden. Man får då senare ränta, man hindrar lokaltrafiken och man ökar kanske på de utgifter, Göteborgs läns landsting iklädt sig, med jordlösen för en provisorisk station vid Hisingen, som blir nödvändig, om 6-metersförslaget antages, men icke eljest.

Herrarne må nu bedöma, om utskottet sett denna fråga rätt eller ej; men visst är att utskottet ej handlat obetänkt, utan undersökt frågan så noggrant, som för utskottet varit möjligt. Bakom detta 6-metersförslag ligger så mycket — försinkande af banans användning, större ränteförlust för staten och så detta kapitalbelopp af närmare 200,000 kronor, som utgör skillnaden i pris för brons byggande enligt ena eller andra förslaget. Och ännu har jag icke hört något som helst giltigt bevis för att Sverige, blygsamma Sverige, icke kan nöja sig med en kanal, som dock har större djup än någon kanal i de stora länderna Amerika och Tyskland med deras enorma trafik.

Det är därför med fullkomligt godt samvete jag nu ber att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr Fränckel: Herr Berg gjorde skarpa anmärkningar mot statsutskottet, för att statsutskottet vid handläggning af detta ärende tilltrött sig att behandla kanalfrågan i sammanhang med den föreliggande brofrågan. Han förutsatte, att statsutskottet skulle hafva handlat så lättsinnigt, att utskottet icke skulle hafva sökt göra sig reda för hvad det betyder att i detta fall söka bestämma dimensionen på bron. I det fallet ber jag få påpeka, att ärendet om kanalens djup icke är, hvarken för statsutskottet eller Riksdagen, en ny fråga. Redan år 1900 hade Riksdagen till behandling frågan om hvilka dimensioner, som borde gifvas åt de blifvande tvär-kanalerna inom landet. Kungl. Maj:t gjorde nämligen då på väg- och vattenbyggnads-

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

styrelsens tillstyrkan en framställning till Riksdagen om anslag till att undersöka ifrågasatta kanallinjer, hvilka skulle gå tvärsöfver hela landet. Detta kanalförslags öde afgjordes egentligen alldeles för välvilligt vid det tillfälle, då Riksdagen enhälligt beslöt att afvisa hela förslaget. Den nöjde sig med att bevilja medel till undersökning af ett förslag, som afsåg reglering af Vänern för ett belopp af 15,000 kronor. Nå, nu har den ärade f. d. chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dag kastat handsken mot statsutskottet, ehuru något år senare, allt för att få frågan om kanalerna knäckt. Då måste vi, ledamöter i utskottet, taga upp den och här söka visa, att vi sökt sätta oss in i frågan, om hvilka dimensioner kanalen bör hafva. Därmed är frågan nu åter uppe.

Kan det vara klokt att vid våra blifvande kanalaneläggningar söka vinna det målet, att stora oceanångare skulle kunna gå in i hamnarna hvar som helst? Skola vi, såsom nyssnämnde ärade talare, låta oss tjusas af, att vi i landet hafva en så stor sjö som Vänern, som möjligen, om den låge på ett annat sätt, skulle kunna trafikeras af dessa oceanångare? Nej, jag tror, att det är klokare att icke dela den dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sangviniska förhoppningar. Jag tror, att det är bättre att följa erfarenheten från andra länder i afseende å hvad som kan och bör göras i landets intresse i fråga om kanaler.

Man har här låtit påskina, att Göteborg och möjligen några andra större kuststäder i eget intresse skulle hålla på, att oceanångarne icke finge gå förbi deras hamn, och möjliggöra att de kunna lossa och lasta i hvilken annan hamn som helst inuti landet. Men, mina herrar, den, som litet tänker på hvad detta betyder, skall finna, att ett sådant arrangemang vore högst opraktiskt. Jag ber få påminna om, hvilka anordningar man måste vidtaga för lastning och lossning af en sådan ångare. Om vi endast taga en vanlig kolångare på 2,000 ton till exempel, så måste den som villkor för att komma till våra stora hamnar i Stockholm, Göteborg, Malmö och Gäfle förbehålla sig så kort lossningstid som möjligt. Hvad göra då dessa städer? De inrätta sig därefter och anskaffa sådana lossningsapparater, så att de kunna efterkomma hvad båtarna fordra. Kan någon tänka sig, att, då en 2,000 tons kolbåt för närvarande fordrar att blifva lossad på 48 timmar, dessa kolbåtar skulle bekväma sig till att trafikera kanalen, om den gräfdes till 6 meters djup, så att de kunde gå i den, eller att de skulle underkasta sig att på vägen mellan Göteborg och Motala passera 29 slussar upp och 29 slussar ned och på vägen fram och tillbaka använda tre dygn? Kan någon, med praktisk kännedom om på hvad sätt koltransporten sker, verkligen tänka sig, att rederierna skulle gå in på något sådant? Jag tror det ej.

Nu skall jag gå ett steg längre. Vi skulle kunna tänka oss, att denna oceanångare ginge in i kanalen med sin last till en hamn. Den skulle sedan hafva returlast, som ångaren emellertid icke kunde få i samma hamn. Den finge då anlöpa en annan. Hvad betyder då detta? Jo, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kraf på 6 meters

djup på farleden skulle betyda, att alla den stora insjöns hamnar måste fördjupas, hvilket knappast torde kunna åstadkommas. Jag tror, att man slagit öfver målet, då man ställt upp detta kraf för sig. Jag tror, att om man kan lyckas att så småningom på våra kanaler åvägabringa 4 meters djup, man har vunnit allt hvad man kan vinna. Kanske man till och med gått något för långt.

Nu säger samme talare, att det icke är klokt af Riksdagen, att i samband med den fråga, som nu föreligger, »knäcka» den stora frågan om hvad djup våra kanaler böra hafva. Men, mina herrar, hur länge skall denna fråga spöka? Skall den vid alla möjliga tillfällen, då en järnväg korsar ett vattendrag, komma fram på sådant sätt, att Riksdagen skall vara färdig att anordna hvilka orimliga belopp som helst för byggandet af broar däröfver för att möjliggöra, att ett opraktiskt kanalförslag skall kunna genomföras i framtiden? Nu har emellertid utskottet på de skäl, som jag nämnt och på grund af de premisser, som det fått af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande år 1900, ställt sig på den ståndpunkten, att om den bro, hvarom här är fråga, skulle byggas med 6 meters djup, skulle det ske för att Trollhätte kanal skulle kunna ombyggas till 6 meters djup. Men då, på grund af hvad jag nyss tagit mig friheten anföra, det icke finnes några sannolika skäl, som tala för kanalens byggande till detta djup, så har man frågat sig: hvad ställning intager denna bro till Göteborgs hamntrafik? Jo, bron ligger så nära Göteborg, att det kan ifrågasättas, om icke Göteborgs stad, som äger 6,000 meters kajsträcka ofvan bron, möjligen kan önska, att oceanångare gå upp till *detta* område. För den skull kan det vara af intresse för Göteborgs hamn, att djupet blir 6 meter på detta ställe. Men då har utskottet för sin del ansett, att det är en fråga, som Göteborgs stad själf får bedöma och vidkännas kostnad för, om den skulle anse det vara med sin fördel förenligt.

Häraf torde således kammaren finna, att statsutskottet icke lättsinnigt vågat sig på detta ändringsförslag. Till detta resultat kommer man så mycket hellre som det ursprungliga förslaget, som förelades Riksdagen, betingade en bro med endast 3,6 meters djup på detta ställe. Det är först på framställning af vederbörande i orterna, som man ansett att vid byggandet af bron frågan om vattendjupet borde tagas under förnyadt öfvervägande. Herr Berg har vidare sagt, att alla myndigheter, som yttrat sig i denna fråga tillstyrkt förslaget om 6 meters djup. Han har själf åberopat, att bestämmandet af farleders djup ligger i Kungl. Maj:ts befallningshafvandes hand. Jag ber då få erinra, att Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborg, som i denna fråga yttrat sig, villkorligt tillstyrkt 4 meters djup. Jag tror då icke, att man kan vidhålla den ståndpunkten, som herr Berg hade, att statsutskottet lämnat alla myndigheternas åsikter obeaktade.

Här har vidare blifvit upplyst hvilka djup som tillämpas på de utländska kanaler, som trafikeras af oceanångare. Jag tror icke, att det skall blifva många kanaler, som den ärade talaren skall kunna påvisa, hvilka äga större djup än hvad utskottet här föreslagit.

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Jag ber såsom nyaste exempel få anföra att i Nordamerika, där man icke skyr några kostnader, när det gäller att tillgodose trafikens intresse man beslutat att Erie-kanalen skall vara inrättad för 3,9 meters djup och för högst tusen tons fartyg. Om vi jämföra trafiken där med den trafik, vi kunna hoppas få på våra kanaler, så tror jag, att det här föreslagna djupet af 4 meter skall för långliga tider fylla det behof, som här må förefinnas.

Jag vill icke i detta sammanhang beröra, hvad den siste talaren gjorde, frågan om hvilka kostnader som kräfts för bohuslänska banan, som jag var en varm anhängare af, utan endast erinra att den på grund af vissa omständigheter kräft större kostnader än hvad man från början tänkt sig. Jag tror dock nu, att det vore slöseri att, i fall som detta, följa den fantasien och gifva rum för falska förhoppningar. Det vore att lägga ut penningar på ett företag, som icke skulle hafva något värde för staten och icke gagna trafiken. En annan sak blir det, om Göteborgs stad för att tillgodose sina egna intressen vill underkasta sig den ökade kostnaden för byggandet af bron till 6 meters djup i stället för till 4.

Af dessa skäl ber jag få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr Säve: Då jag hörde de värtaliga anföranden, som här höllos af de båda sista talarna till försvar för statsutskottets förslag om nedsättning af den af Kungl. Maj:t äskade anslagssumman till brobyggnaden vid Göta älf, fick jag en mycket liflig föreställning om, huru det gick till i de gamla riksständen, då man motsatte sig Baltzar von Platens och andras sträfvanden att åstadkomma denna Göta kanal, till hvilken våra tankar nu helt naturligt gå. Äfven då talade man em de tekniska svårigheterna, äfven då talade man om behofvet att begränsa sig, äfven då talade man om, att framtidsplanerna som voro fästade vid kanalen voro fantasier. Men trots allt detta kom kanalen till stånd, och hvad har erfarenheten sedan visat? Jo, att rikets ständer icke begingo något fel genom att anslå medel till kanalen men väl genom att från början icke gifva kanalen större dimensioner, än som skedde. Vi hafva åtskilligt att lära af den dyrköpta erfarenhet, som sålunda vunnits. Jag ber att få erinra herrarna om, med hvilka svårigheter det var förenadt att få till stånd den första Trollhätte kanal, och huru slussarnas dimensioner då gjordes för små. Man trodde sig emellertid kunna hjälpa sig fram; men då man senare beslöt att bygga hela Göta kanal efter ett något större mått, då visade sig slussarna i Trollhätte kanal icke tillräckliga, utan man måste där bygga en helt ny kanallinje. Det är 60 år gångna sedan dess; och erfarenheten har visat, att trafiken på Trollhätte kanal allt jämt ökats — hvadan rösterna blifvit allt starkare för en ny ombyggnad af Trollhätte kanalverk, på hvilket man måste tänka, då man skall granska statsutskottets betänkande.

Det är en obetydlig summa, som statsutskottet här prutat af, men af vida större betydelse än summan är att statsutskottet med den vill begränsa segeldjupet under den ifrågavarande bron till blott

4 meter. Därigenom har statsutskottet med den tyngd, den pondus, som det äger, för framtiden angifvit sin ställning till projektet om en ombyggnad af Trollhätte kanal.

Mina herrar, den fråga, hvarmed vi nu sysselsätta oss, är utomordentligt viktig, därför att den berör ett så stort område af vårt land. Vi skola komma ihåg, att Vänern är snarare ett inhaf än en insjö; den är den tredje i ordningen af Europas stora insjöar — den kommer i ordningen närmast Onega, som före sig blott har Ladoga. Den är hjärtpunkten, centrum i Sveriges förnämsta inhafsvattensystem; de län, som beröras af Vänern och dess stora utloppself, rymma inom sig en befolkning, som utgör femtedelen af Sveriges samfällda befolkning.

Här synas ock föreligga viktiga intressen — intressen, som vidga sig, ty man kan och måste tänka på de framtida utvecklingsmöjligheterna. I samband med den tillänkta planen om en ombyggnad af Trollhätte kanal hägrar ju planen — den fantastiska planen, om man så vill, men som dock helt visst skall förr eller senare realiseras — att ombygga hela Göta kanallinje.

Man måste nämligen begagna sig af de samfärdselvägar, som naturen själf gifmildt skänkt oss. Kanalernas längd från Slätbaken till västkusten uppgår till 36 svenska mil, men af dessa 36 mil äro blott omkring 9 mil insprängda eller upptagna genom egentlig kanalgräfnig. Skall man då tänka sig, att årtionden efter årtionden skola förgå, utan att man verkligen på allvar tager upp planen att ombygga hela kanalen för att på detta sätt få en äfven för större fartyg användbar vattenväg mellan Östersjön och Kattegat?

De föregående ärade talarne hafva erinrat om kanalbyggnaderna i Amerika och Tyskland. Äfven jag ber att få fästa uppmärksamheten på dessa kanalbyggnader. Det har nog varit så, att till följd af de talrika järnvägsanläggningarna under senare årtionden intresset i allmänhet försvagats för kanalbyggnader. Detta var synnerligen lifligt i början af förra århundradet då man betraktade kanalerna såsom ländernas *blå band*. Nu har verkligen en väsentlig förändring inträdt i denna uppfattning, och det gäller äfven hos oss, att vi böra ägna mera uppmärksamhet åt kanaliseringsarbetena, än hvad som skett under de närmaste årtiondena. Här har talats om att man i Amerika, där man annars icke rädes för att utföra stora projekt, åtnöjt sig med att för den under byggnad varande Eriekanalen bestämma ett djup af föga mer än 3 meter. Mina herrar, Göta kanal kan få för oss en annan betydelse än blott och bart den att vara en sammanbindningsväg mellan Östersjön och Nordsjön för handelsfartyg. Den kan och bör också få betydelse för oss såsom sammanbindningsväg mellan Östersjön och Kattegat för örlogsfartyg, och det är därför äfven skäl att taga hänsyn till våra pansarfartyg, då man bestämmer sig för Trollhätte kanals blifvande djup.

Det har talats om Tyskland och om kanaliseringsarbetena där. Hvad som sker i Tyskland är en sporre för oss. Vi hafva ju manande exempel därifrån. Där är icke fråga blott om rensningsarbeten i floder utan om jättelika kanaliseringsföretag, om att medelst

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

kanaler sammanbinda de stora tyska floderna och att sålunda öppna nya vattenvägar i de söderut liggande delarne af landet. Man kan mycket väl tänka sig, att man där måste begränsa pretentionerna på grund af arbetenas utsträckning till måttliga dimensioner på kanalernas djup.

Herr Tamm har sökt försvaga de skäl, som tala för bifall till Kungl. Maj:ts proposition genom att framhålla, att de yttranden som vederbörande korporationer afgifvit med afseende på frågan om Trollhätte kanalens blifvande djup, vore tämligen sväfvande — att de i allmänhet mera förorda 4 meters än 6 meters djup. Jag kan verkligen icke förstå det. Jag ber att få fästa uppmärksamheten på hvad som står på sid. 28 i utskottsbetänkandet. Där talas om att hamnstyrelsen i Göteborg, med hänsyn till just den af herr Fränckel påpekade kajbyggnaden därstädes, komme att lägga stor vikt på »att den ifrågavarande bron ej planlades för mindre djup än det af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna eller 6 meter». Och hvad hamnstyrelsen i Karlstad beträffar säger den tydligt, att den anser sig »med fullt skäl kunna påyrka, att såsom villkor för tillstånd till den begärda brobyggnaden öfver Göta älf måtte föreskrifvas, att å den del af bron, som skulle byggas såsom svängbro grundläggningens öfverkant måtte förläggas minst 6 meter under älfvens lågvattenstånd».

Herr Tamm framhåller, att de kanalumgälder som måste läggas på fraktfarten, för den händelse Trollhätte kanal skulle få de dimensioner som ifrågasättas, blifva så höga, att vinsten egentligen blifver ingen. Det är dock framhållet i Konungens befallningshafvandes i Värmlands län yttrande i kanalfrågan, att de väsentligaste omkostnaderna träffa fraktfarten i Göteborg, på grund af nödvändigheten att omlasta där. Så höga kunna icke kanalumgälderna blifva som kostnaderna för omlastningen i Göteborg, hvilken enligt uppgift betungar trävarorna med 15 engelska shillings per petersburgerstandard. Är detta riktigt, såsom jag antager att det är, då äro de af herr Tamm framställda skälen enligt min tanke icke synnerligen starka.

Både herr Fränckel och herr Tamm hafva framhållit sina betänkligheter om det skulle löna sig för stora oceanångare att komma med malmfrakter till Vänerns hamnar. Vål kunde de komma dit med vinst, men för att äfven komma tillbaka med vinst fordrades returfrakt, och det kunde fartygen icke få utan att nödgas anlöpa flera Vänershamnar. Det torde vara fullkomligt riktigt, men denna anmärkning träffar ej den föreliggande kungl. propositionen, ty ett dylikt förhållande förekommer litet hvarstädes både i Sverige och annanstädes, att stora oceanångare måste besöka flera hamnar för att få hela sin last.

Jag skall icke trötta kammaren med att för min del förlänga den redan långa diskussionen utan tillåter jag mig blott att yrka bifall till Kungl. Maj:ts proposition.

Herr Cederberg: Jag börjar med att be kammaren om ursäkt för att jag vågar yttra mig i denna diskussion, som kanske redan

har pågått väl länge, men jag yttrar mig dels för egen skull och dels för själfva saken.

Herrarna veta, att jag under åtskilliga år deltagit i arbetena för kommunikationsväsendets utveckling i landet, och jag vill icke, att det skall kunna om mig sägas, att jag stillatigande låtit denna fråga gå förbi utan att därom yttra min mening, enär det beslut, statsutskottet tillstyrkt Riksdagen att fatta, så vidt jag förstår, är ett synnerligen olyckligt beslut.

Frågan om Trollhätte kanals ombyggnad är alldeles icke, enligt min tanke, en *ortsfråga* utan en *riksfråga*. Man får följaktligen icke någon bestämd föreställning om dess inflytande genom att höra den ena ortsmyndigheten eller ortskorporationen här och den andra där; nej man måste låta den behandlas af personer, som taga hänsyn till om icke hela landets så till en stor del af landets handel och industri. Det är därför att man, hittills åtminstone, inskränkt sig till att höra endast ortsmyndigheter som, enligt min öfvertygelse, hela frågan är på väg att vridas på sned.

Nu sägen I kanske, i enlighet med hvad statsutskottets ärade ordförande uttalat mot en föregående talare, att min ståndpunkt i frågan om Trollhätte kanal och dess ombyggnad påverkats däraf, att jag skulle äga ett visst faderskap till förslaget. Nej, mina herrar, faderskapet har jag icke den ringaste del uti. Möjligen kan jag betecknas såsom en långt aflägsen släkting, och detta betyder, såsom herrarna veta, i det stora hela bra litet, ty ofta nog »är slakten värst». Det är nämligen förhållandet, att när hufvuddragen af programmet för kanalundersökningen af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslogos för Kungl. Maj:t i underdånigt utlåtande, var jag icke den som utredde och föredrog ärendet, ty jag låg då under läkarebehandling; och när väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sista utlåtande framkom, föredrogs detta af en helt annan person, delvis efter det jag lämnat min tjänst i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Däremot medgifver jag, att jag, under det undersökningarna pågått, har måst deltaga i åtskilliga åtgärder som haft till syfte att fullgöra en åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gifven kunglig befallning, därtill af min tjänst nödd och tvungen, vare sig jag ville eller icke, — att det alldeles icke skedde ogärna, vill jag tillägga. Jag är följaktligen, enligt min tanke, någorlunda opartisk, då jag yttrar mig i frågan.

Jag sade, att den var en riksfråga, och den är så, och uti en motion som jag vid denna riksdag afgifvit har jag påvisat, att på det sätt, hvarpå Trollhätte kanal ombygges, beror för en stor del af riket, huruvida man till sanning skall kunna göra den gamla vackra devisen: »Sverige åt svenskarna!» Jag har i denna motion yttrat, att den enda möjligheten för att kunna konkurrera med de norska hamnarna om trafiken på vissa delar af svenskt område, är, att denna trafik från en stor del af gränstrakterna drages ned till hamnar vid Vänerne, och att den nu sjösättes i tidsenlig förbindelse med Västerhafvet och därigenom med Atlanten.

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Man säger, att dessa 6-metersbåtar icke skulle kunna användas i transmarin fart. Det är icke så. Det användes många sådana i transmarin fart, och den omständigheten att det finnes större båtar bevisar icke, att man ovillkorligen behöfver gå till maximidimensionerna, ty man kan hålla sig till medeldimensionerna på de fartyg som användas. Många svenska hamnar nöja sig också ungefär med det djup, hvarom här är fråga — och måhända något större, och detta äfven där man funnit att väsentligt mindre djup än 6 meter icke motsvara sjöfartens behof.

Uddevalla t. ex. har med betydande kostnad uppressat inloppet till sin hamn, så att dit kunna inkomma båtar, som kräfva 6¹/₂ meters djup. Göteborg arbetar på detsamma. Malmö kan knappt mottaga större båtar än 6-metersbåtar, men har ej heller trots de höga kostnaderna nöjt sig med mindre. — Stockholm klagar öfver, såsom vi veta, att det ligger hvad jag skulle vilja kalla en tröskel vid Oscar-Fredriksborg, som gör, att stadens hamn icke kan anlöpas med större båtar än 6¹/₃ meters. Men den sjöfart som drifves på Stockholm och som också får antagas mången gång vara riktad öfver Atlanten, den besörjes dock med sådana båtar som kunna anlöpa hufvudstaden. Gäfle arbetar på att få 6-meters djup. Kalmar sund har fått en genom statens försorg uppressad ränna om 6 meters djup, och Kalmar stad har funnit med sin fördel förenligt att rensa upp en ränna till denna från sin hamn för att få in 6 meter djupgående fartyg i hamnen. Jag vill med dessa exempel hafva visat, dels att man tämligen allmänt såväl vid Östersjön som på västkusten anser sjöfarten icke vara tillfredsställande betjänad med mindre djup i hamnarna än 6 meter, dels ock att man nöjer sig med detta djup eller helt obetydligt däröfver, således ingalunda 8 à 9 meter, äfven där transmarin sjöfart idkas, och därför planlägger sina rensningar efter detta mått. — Ske då alla dessa arbeten i fåvitsko? Det låter så, när man påstår, att arbetet på att få detta djup för Trollhätte kanal är obehöfligt.

Det säges, att Vänern icke skulle vara trafikabel med 6-metersbåtar, men sjökorten visa ett annat förhållande.

Det säges, att det skulle vara förenadt med orimliga kostnader att ordna de hamnar, som finnas vid Vänern. Af den utredning, som förckommer i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens senaste, flera gånger åberopade utlåtande framgår icke, såvidt jag kan finna, att kostnaderna för anläggning af djupa hamnar vid vissa af Väterns stränder skulle vara afskräckande. Jag tror följaktligen — ja jag är säker därpå — att hvad man anför i dessa hänseenden om svårigheten att komma upp med 6-metersfartyg genom en ombyggd Trollhättekanal och att med 6-metersfartyg trafikera Vänern och vissa af därinvid liggande hamnar är komplett gripet ur luften.

Jag har många gånger under de senaste riksdagarne haft starka funderingar på att afsäga mig mitt mandat, bland annat därför att mitt minne på betänkligt sätt aftagit på senare tider, men mot den ärade talarens på stockholmsbänken måtte mitt minne vara ett jätteminne. Annat än på grund af hans bristande minne kan jag näm-

ligen icke förklara de felaktiga uppgifter, som han lämnade om Riksdagens ställning till kanalbyggnadsfrågorna. Han yttrade, att Kungl. Maj:t på grund af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag inkom till 1900 års Riksdag med begäran om anslag för undersökning af vissa kanaler, däribland Trollhätte kanal, och att Riksdagen tämligen snävt afvisade framställningen i öfrigt och endast beviljade anslag för undersökning af Trollhätte kanal. Redan af den omständigheten af Kungl. Maj:ts beslut om undersökning af Trollhätte kanal är dateradt 1896 lära herrarna finna det omöjliga uti att Kungl. Maj:t kunde taga upp denna fråga till 1900 års Riksdag, och Riksdagen har aldrig beviljat medel för denna kanals undersökning, hvilken bekostats dels af landsting m. fl., dels med medel, dem Kungl. Maj:t anvisat, efter hvad jag tror, ur handels- och sjöfartsfonden. Hvad Riksdagen 1900 anvisade, det var medel till undersökning af Vänerens reglering, hvaremot Riksdagen, dock med en mycket välvillig motivering, afslog förslagen rörande undersökning af öfriga kanaler som då var fråga om, och icke på grund af — åtminstone såvidt det kan dömas af motiveringen — någon afvoghet mot kanaltrafikens utveckling.

Emellertid är här icke fråga om andra kanaler än Trollhätte kanal. Det är endast den vi hafva att tala om, och när det om den säges, såsom den ärade talaren på stockholmsbänken yttrade, att man icke kan beräkna att 6 meter djupgående fartyg skola fördröja sig med att gå igenom en mängd slussar för att komma till Motala — jag skulle vilja säga till Väneren — så ber jag att få erinra honom om att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag till ombyggnad af Trollhätte kanal upptager summa summarum 6 slussar mot nuvarande 15 eller 16 slussar.

Emellertid är det ju icke om Trollhätte kanal som beslut nu skall fattas, utan om beviljande af anslag för en stambana genom Bohuslän. När den ärade statsutskottsordföranden yttrade sig, uppläste han bland annat en skriftlig promemoria, innehållande skälen hvarför kanalen borde ombyggas med endast 4 meters djup. Jag kände igen dessa skäl, jag har flere gånger hört dem förr, och särskildt hörde jag samma skäl från dem, som, då fråga var om planen för vårt stambanenät, yrkade på anläggning af stambanor efter det *smalspåriga* systemet. Likasom nu i den åsyftade promemorian talades då om pengar som skulle ligga räntelösa, om den låga taxan o. s. v. Allt detta anfördes, när stambanorna skulle byggas, och det föreslogs, att de af sådana skäl skulle byggas smalspåriga för att vinna just de där fördelarna med låg ränta och låga taxor o. s. v. Men hvar tro herrarna, att vi skulle hafva stått i detta ögonblick, om vi hade ett smalspårigt stambanenät och icke detta kraftiga bredspåriga system som nu finnes? Man börjar redan på många håll tänka på att de enspåriga tunga järnvägarna äro för svaga för trafiken, och man anlägger dubbelspår för att besörja den trafik som nu finnes och som man näppeligen kunde förutse, när stambanor här började byggas. Något litet i den stilen bör man tänka sig, och detta bör man komma ihåg, då man tänker på Troll-

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

hätte kanals ombyggnad också, och i den promemoria som jag flera gånger syftat på, där var det ock på sådant sätt ihågkommet, fastän det förekom såsom en liten mellanmening. Jag tror, såvidt jag hörde alldeles rätt, att det där stod, att 4-meters kanal är hvad som nu behöfves, men man bör därjämte tillse, att icke ytterligare utveckling omöjliggöres. Det är detta villkor, detta förbehåll som jag vill fästa särskild uppmärksamhet vid, då det nu är fråga om anslag till denna bro, ty här bör man tillse, att man icke genom inbesparande af 194,400 kronor omöjliggör vidare utveckling af kanalbyggnaden.

Det är således med anslutning till *detta* uttalande af statsutskottets ordförande, som jag, herr grefve och talman, nu ber att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Herr Berg, Lars: Mot den ärade statsutskottsordförandens uppfattning, att det vore framför allt nödvändigt att sörja för anläggningskostnadernas förminskande, så att kanalens ändamål skulle kunna vinnas, — bygges en 6-meterskanal, var hans tankegång, i stället för en 4-meters, så blefve kanalumgälderna så tunga och svåra, att man icke af kanalen kunde få den nytta, som därmed afsågs, — vill jag framhålla, att om man jämför den här föreslagna kanalen med utländska, med densamma likställda, blir dess kostnad endast en bråkdel af dessa senares till följd af dess utomordentligt lyckliga belägenhet och gynnsamma terrängförhållanden. Det är dessutom så, att vinsten och nyttan af en kanal ligger i graden af den nedsatta fraktkostnaden. Men denna är till största delen förbunden med det stora tonnaget — de stora oceanångarne. Jag borde icke behöfva taga upp kammarens tid med att påvisa, hurusom vi dagligen taga in laster från andra sidan Oceanen, från Argentina eller från England samt få dem fraktade hit med stora ångfartyg för en kostnad, som icke är högre än hvad vi få betala för körning af samma last från stadens kaj till våra magasin. Det är häri den stora betydelsen af det djupgående tonnaget ligger.

Jag har här uppgifter angående anläggningskostnaderna för utländska, med den föreslagna jämställda kanaler. De äro nämligen: Nordsee-kanalen, hvilken har 7 meters djup och 75 meters bredd samt kostar i anläggning 27 miljoner kronor eller 390,000 kronor per km; Manchesterkanalen med en kostnad af 234 miljoner och per km. 4,040,000 kronor; Kaiser-Wilhelmskanalen, som är 8 $\frac{1}{2}$ meter djup och kostar i sin helhet 139 miljoner och per km. 1,410,000 kronor. Den föreslagna kanalen Vänern-Kattegat beräknas kosta 32 miljoner kronor d. v. s. per km. endast 350,000 kronor, men om jag, såsom rättvist är, medräknar väglängden af den kanaliserade sträckan äfvensom uti farleden ingående sjöar, så kostar den icke mer än 90,000 kronor pr km., således en liten bråkdel af de andra kanalernas kostnad. Den ärade talaren påstod, att ifrågakvarande förslag vore fantastiskt. Det vore en vana i det gentila Sverige att söka öfverglänsa utlandet; det vore för smått att inrätta såsom man där har det, vi måste nödvändigtvis hafva det än större — påstod den ärade

utskottsordföranden. Men vi kunna icke rå för att ödet skänkt oss mer storartade vattenförhållanden än dessa andra länders. För att tillgodogöra dessa måste det ske i den omfattning som naturen skapat dem. Tyskland och Frankrike hafva icke möjlighet att skapa en sådan kanal någon annanstädes, hvad Tyskland angår, än möjligen utefter Rhen, om där skulle behöfvas en kanal, men det behöfves icke, ty denna sistnämnda flod regleras ändå till nödigt djup. Men vattenförhållandena i dessa länder äro i allmänhet så ojämna, att man icke skulle kunna åstadkomma en dylik vattenväg. Mittel-landkanalen t. ex. kan icke förses med vatten från en del närbelägna vattendrag, hvilkas vatten är allt för infekteradt och illaluktande för att kunna användas i den stillastående kanalen; man måste därför föra vattnet längre väg, från andra floder, som äro mindre farliga, mindre infekterade. Då är helt naturligt, att anläggningskostnaderna måste blifva orimligt mycket högre. Det är således just för att vi skola följa naturens maning, sådan den här är gifven, som vi icke böra efteräpa andra länder i deras tarfligare vattenförhållanden, och det är just för att kunna jämnställa oss med dem, hvilka i öfrigt äro så mycket före oss, som vi skola begagna dessa utomordentliga fördelar vi hafva. Den jämförelse, Konungens befallningshafvande i Värmlands län gör i afseende å besparingar i fraktkostnad med en stor kanal, jämförd med en mindre, visar äfven, att hvad den ärade utskottsordföranden yttrade därom, att allt här berodde på taxan eller tariffen, är alldeles obefogadt. Saken beror uteslutande på själfva fraktkostnaden, icke på kanaltarifferna, som icke spela någon roll, helst om man finge räkna som vid stambanorna, att man afskrifver egna tillskott till byggnad och materiel och alla utgifter till räntor på de utländska lånen till byggnadskostnaden, som under en lång följd af år icke kunnat med trafikmedel gäldas.

Den djupare kanalen skulle däremot alltid kunna amortera sina anläggningskostnader. Därom vittnar dess sekellånga historia. Teorien om tariffernas stora inflytande på transportkostnaden är gammal och gäller de gamla kanalerna, men den har numera blifvit en öfvervunnen ståndpunkt i fråga om masstransporter på stora kanaler för sjögående fartyg. Det förhåller sig nämligen så, att fraktkostnaden för järn, t. ex. från Vänershamn till Newyork skulle under nuvarande förhållanden med inberäknade kanalumgälder uppgå till kronor 15.50 per ton, under det en beräkning rörande den blifvande kostnaden efter byggande af en kanal med stora dimensioner gifver kronor 12.10 per ton, således en skillnad af kronor 3.40 per ton, och då trafiken redan nu omfattar 1,100,000 ton, så är det naturligt att med större kanaldimensioner af 6 meters djup bör vinsten i minskade trafik-kostnader kunna nästan från början beräknas till ett värde af 3 å 4 miljoner årligen.

Jag nämnde i mitt förra anförande af grannlagenhet, att jag trodde, det statsutskottet icke ens tagit någon del af hela den utredning, som finnes rörande farledens fördjupning från Vänern till Kattegat. Jag anser mig nu skyldig meddela, att jag vet, att detta är förhållandet. Jag märkte också, att den ärade talaren på stock-

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

holmsbänken icke tagit kännedom om denna utredning, men han röjde äfven, att han icke ens läst sitt eget utskotts egen utredning. Han beskyllde Konungens befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län, som här är närvarande, för att hafva förordat den mångomtvistade svängbroöppningens byggande för 4 meters djup. Konungens befallningshafvande har dock icke sagt annat än att ett djup i farleden af 4 meter för närvarande sannolikt vore tillräckligt så vitt det rörde Göteborgs intressen, men att i alla fall för säkerhets skull och oberoende af skänker från Göteborgs stad det vore lämpligt att bygga för ett djup af 6 meter, och det är på honom och hans dom som frågan angående djupet i första hand beror.

Jag vill icke längre upptaga kammarens tid, då jag väl förstår att kammaren kan hafva tröttnat, och så frestande det än för mig vore.

Herr Akerman: Jag skall icke upptaga kammarens tid med att till de många skäl, som redan blifvit framlagda för bifall till Kungl. Maj:ts proposition, söka lägga några nya. Jag har med anledning af frågans för framtiden stora betydelse begärt ordet endast för att få till protokollet antecknad, att jag icke vill dela ansvaret för att man nu, då frågan om Trollhätte kanals djup ännu är under utredning, skulle på förhand afskära möjligheten för dess fördjupande till 6 meter. Jag fruktar nämligen, att man en gång kan komma att ångra, om man nu genom att bygga en bro för endast 4 meters vattendjup, om icke alldeles afskär, åtminstone i högst väsentlig mån försvårar möjligheten att framdeles få ett större djup till stånd, och därför ber jag att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts proposition.

Herr Fränckel: Jag ber om ursäkt, att jag ytterligare besvärar kammaren, men här hafva gjorts åtskilliga invändningar i frågan, som jag icke kan låta passera obesvarade.

De ärade talare, som så ifrigt hafva förordat större djup för kanalen, hafva vid behandlingen af frågan sett förhållandena så, som om det vore omöjligt för de hamnar, hvilka ligga uppe i kanalen, att i motsatt fall få den trafik, som de i alla händelser skulle behöfva, och det påstås, att om man kunde få oceantrafiken direkt till dessa hamnar skulle det blifva mycket billigare. Jag ber att få bestrida en sådan uppfattning. Ty enligt mitt förmenande komme en stor kanal med större anläggningskostnader att betinga högre frakter för varor, som där skulle framföras, än en 4-meterskanal, och det är just den lilla, dagliga trafiken som kräfver billiga frakter. Man har här alldeles ignorerat, huru det i praktiken skulle ställa sig, om man hade att mottaga denna s. k. oceantrafik och få den direkt spridd till de små hamnarne uppe i landet. Jag tror, att man förbisett denna viktiga punkt, ty, mine herrar, alla dessa nya kanaler äro baserade på att genom pråmar föra den tunga trafiken från kusten till alla dylika hamnar. Därigenom kan man på ett billigt och effektivt sätt distribuera landets produkter till olika punkter vid sjön, och det är däri den stora fördelen ligger af anordnande af

kanaltrafiken på ett enligt mitt förmenande praktiskt sätt. Man har dessutom sagt, att vi icke hade rättighet att i detta afseende, i afseende å det djup, som för en kanal vore erforderligt, jämföra oss med andra länder, ty när vi vore så väl lottade, borde vi begagna oss af våra naturliga förmåner. Äfven detta vågar jag bestrida, ty hvad som försvårar den större kanaltrafiken i vårt land, försvårar begagnandet af kanaler för större båtar, är just de stora höjdskillnader, som här förekomma. I det betänkande, som afgafs till Kungl. Maj:t år 1900, upplyses, att i Göta kanal finnas 58 slussar. Det är således gifvet, att om man tänker sig ett djupvattenskanalsystem genomfördt i Sverige, hvarvid slussarnes antal skulle minskas därigenom att dimensionerna ökades, komme i alla fall tidsförlusten att blifva ganska stor just därför, att dessa sjöar, som genom kanaler förbindas med hafvet, hafva ett stort höjdläge öfver detsamma. Allt detta med den tidsförlust, som vållas vid trafikerande af en sådan kanal af s. k. oceanbåtar, omöjliggör denna trafik. Nu har en sakkunnig person, som yttrat sig angående Trollhätte kanals ombyggnad, påvisat, att, med det djup man där hade tänkt sig, 4 meter, kanalen kunde begagnas af båtar intill 1,200 tons storlek och af den beskaffenhet att de sedan kunna gå vidare på europeiska hamnar, och längre anser jag det icke behövas. Detta är ett skäl, hvarför denna auktoritet tillstyrker kanalens ombyggnad till 4 meters djup. Man har således icke tagit hänsyn till verkliga behovet, då man velat ombilda ifrågavarande farled till en kanal för oceanångare. Huru har man tänkt sig att arrangera med vintrarne? 4 à 5 månader af året blefve kanalen ofrafikabel, och dessa oceanångare, som ginge in, riskerade att blifva infrusna i Vänerne. Jag tror att alla dessa omständigheter äro af den vikt, att man icke bör förbise dem vid en önskan att ordna denna trafik så bra som möjligt. Jag tror det vara bäst att härvid rätta sig efter de trafikförhållanden, som äro möjliga att vinna.

Herr Cederberg behagade göra en jämförelse mellan denna fråga och den, som afgjordes, då vi på sin tid beslöto att anlägga bredspåriga järnvägar. Nej, mine herrar, denna jämförelse är icke berättigad. Hvad här ifrågasättes är aldrig ämnadt att trafikeras på samma sätt som en bredspårig bana, hvilken är af helt annan beskaffenhet, fordrar en helt annan attiralj. Han syntes vilja antaga, att jag vid det tillfället skulle hafva tillstyrkt byggande af smalspåriga järnvägar för statens räkning. Tvärtom ansåg jag mig på grund af skäl, som i fråga om kanaler icke äga tillämpning, böra på det ifrigaste yrka att statsjärnvägarna blefve bredspåriga, och vi se nu, af hvilken vikt och betydelse detta varit, då bland annat vi hafva den fördelen, att våra vagnar kunna gå öfver hela kontinenten. Sådana äro icke förhållandena med afseende på trafikerandet af en kanal.

Jag vågar därför anse, att de mot utskottets förslag anförda skälen icke äro hållbara, och det är på denna grund jag tager mig friheten att fortfarande yrka bifall till utskottets hemställan.

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skec.
(Forts.)*

Friherre Lagerbring: Då frågan otvifvelaktigt ganska nära berör Göteborgs stads intressen, är det kanske lämpligt, att under debatten en röst från Göteborg låter sig höras, och jag har så mycket mer anledning därtill, som Konungens befallningshafvandes i Göteborgs och Bohus län utlåtande i frågan blifvit återopadt under debatten, egendomligt nog från såväl 4-meterkarlarne, sådana som herr Fränckel, som äfven från 6-meterkarlarne, representerade af herr Berg. Detta beror därpå, att denna fråga har mer än en sida. Konungens befallningshafvandes i Göteborgs och Bohus län senaste utlåtande i ämnet utgjorde svar på frågan, huruvida denna bro nu borde byggas för ett djup af 6 meter eller, såsom järnvägsstyrelsen föreslagit, 3.6 meter eller något annat sådant. Konungens befallningshafvande infordrade Göteborgs stadsfullmäktiges yttrande i saken för att få förvisning, huruvida Göteborgs stad ville bidra till en eventuellt dyrare kostnad. Det utlåtande, Konungens befallningshafvande då afgaf, i hvilket år taladt om djup af 4 meter, rör den sjöfart, som man tänkt sig skulle uppstå mellan Göteborg å ena sidan samt industriella anläggningar mellan Göteborg och Lilla Edet å den andra. Det rör äfven Göteborgs hamnförhållanden, och det är med afseende på dessa förhållanden som Konungens befallningshafvande ansett sig kunna säga, att för mycket lång tid framåt borde ett djup af 4 meter på älven och således äfven under bron vara tillräckligt. Men samtidigt har Konungens befallningshafvande sagt, att då stora intressen från andra håll framkommit, kräfvande ett djup af 6 meter, och då de frågor, som sammanhånga med ifrågavarande intressen, ännu icke äro utsedda, klokheten och försiktigheten torde bjuda, att man nu bygger bron för 6 meters djup. I afseende å den stora kanalfrågan har Konungens befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län tillstyrkt, att ytterligare utredning måtte ske.

Denna debatt har företett den egendomligheten, att då man egentligen skulle debattera djupet under bron, har man kommit in på den stora kanalfrågan, och det är helt naturligt, att man det gjort, men denna fråga är under fortfarande utredning och torde svårligen kunna utredas under en förmiddagsdebatt. Jag har fortfarande den uppfattning, att något oafvisligt behof, som närmast berör Göteborgs stad, af större djup än 4 meter finnes icke, men då stora frågor här stå på spel, hvilka ännu icke äro utredda, torde klokheten fordra, att man åtminstone icke omöjliggör deras lösning i en riktning, som man vet önskas på många håll. Denna åsikt står jag vid, och den kommer också att blifva bestämmande för mitt votum.

Medan jag har ordet, må det tillåtas mig att göra några erinringar mot yttranden, som fällts från ett par håll rörande Bohuslänsbanan. Den kallades ett »sorgebarn». Jag ber att få protestera mot detta yttrande; jag tror icke att den är ett sorgbarn, äfven om den såsom åtskilliga andra ungdomar blifvit utsatt för en del missöden under dess första tid. Jag hoppas, att denna bana icke blott skall lända länet till betydande utveckling utan också en gång visa, att de penningar, som på densamma äro nedlagda, äro väl använda. Jag tror äfven, att den kommer i hög grad att tjäna

landets intressen i dess helhet. Man får icke bedöma ett företag från dess allra första år; man bör låta det få komma till utveckling. Det har talats mycket om utveckling i dag, då man debatterat kanalfrågan och huru därmed skall ställas i framtiden. Man borde också kunna afvakta blifvande förhållanden vid bohuslänsbanan, innan den gifves en benämning som sedan kan komma att slås fast för all framtid, och som jag anser den icke hafva förtjänat.

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Herr Swartz: Af en föregående talare har framhållits, att den fråga som här under öfverläggningen berörts, nämligen frågan om en blifvande ombyggnad af Trollhätte kanal, icke är en orts- utan en riksfråga. Jag instämmer på det lifligaste i detta uttalande från hans sida. Jag anser det för min del vara af allra största vikt, att denna fråga löses, löses snart och på sådant sätt, att man därmed kan vara fullt tillfredsställd.

Enligt min uppfattning är det goda skäl som här blifvit framlagda för den mening, att en ombyggnad af Trollhätte kanal till djup af 4 meter skall tillfredsställa alla de fordringar, som under lång framtid kunna komma att på en sådan farled ställas. Jag vill icke närmare inlåta mig härpå eller på hvad från motsidan anförts, men mot denna bevisning vill jag endast erinra, att då samme talare förklarade, att man i fråga om en hel del hamnar särskildt vid Östersjön låtit sig angeläget vara att fördjupa dem till 6 meter, och däraf drog den slutsatsen, att äfven hamnarna vid Vänern borde lämpligen fördjupas till 6 meter — ty om icke Vänern gjordes trafikabel för större fartyg, vore icke någon mening i att förstora kanalen — så vill jag däremot erinra, att hvad som lämpar sig för en kust icke alltid gifvetvis är tjänligt för landet ofvanför en kanal. Det har förut sagts, huruledes de stora fartygen komme att drabbas af stora kostnader genom uppehållet i kanalleden. Äfven om slussarne icke blifva fler än 6, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, är det tydligt och klart, att dock för de båtar, som passera kanalen, tillkomme afgifterna för dessa slussar, hvilka de, som stanna i kusthamnar, ej hafva att erlægga. För att det skall kunna löna sig för stora fartyg att gå upp genom sådan led samt vara underkastade all den tidsutdräkt, som därmed följer, måste de också hafva utsikt att kunna vid en gifven hamn lossa hela sin last, allt det gods som i fartyget finnes. Det kan ske vid en kusthamn, men icke är det mycket antagligt, att det kan komma att gå för sig i någon hamn vid Vänern, där sannolikt fartyget måste gå från den ena hamnen till den andra samt lossa en del af lasten här, en annan där. Sådant underkasta sig icke större fartyg utan göra helst alla dessa manipulationer i närmaste kuststad med moderna lossningsanordningar, hvilka underlätta vinnande af tid, något som i fråga om fraktfarten börjar allt mer och mer blifva den viktigaste faktorn. Jag tror därför det blefve högst undantagsvis som dylika större fartyg komme att gå upp i Vänern med användande af en förstoraad Trollhättekanal, men gifvet är att kostnaden för kanalens ombyggnad till större djup komme att blifva mycket högre än för en kanal med

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

mindre dimensioner. Hvem skall återbetala denna kostnad? Jo, det får den öfriga trafiken, som skulle vara lika väl tillgodosedd med en mindre kanal som med en större, och som i alla fall komme att utgöra hufvudparten af den trafik, som skall föras fram på kanalen. Då belastas sålunda hufvudparten af trafiken med en alldeles onödig kostnad endast för att i få undantagsfall fartyg af större lastdrygheit skola kunna passera upp för denna led. Detta kan jag för min del ej anse vara af ett så allmänt intresse, att jag kan säga rikets väl kräfva, att kanalen bör byggas på detta sätt.

Hvad jag däremot anser rikets väl kräfva, det är att med afseende å frågan om kanalens ombyggnad komma »from sounds to things», och jag är öfvertygad, att man genom att i dag besluta sig för bottendjupets under järnvägsbron vid Göteborg inskränkande till 4 meter kommer att taga ett mycket stort steg framåt mot detta mål. Det torde icke kunna förnekas, att genom ett dylikt beslut diskussionen om kanalens blifvande dimensioner är, om icke afklippt, i alla fall förd i sådan riktning, att det har sig mycket svårt att komma fram med något annat förslag till närmast förestående ombyggnad af Trollhätte kanal än till 4 meters djup. Vi vunne hela den fördel, som ligger i att få bort de långvariga stridigheter och den tveksamhet, som varit rådande angående Trollhätte kanals ombyggnad till 4 eller 6 meters djup. Den tidsvinst vi kunde göra genom ett beslut, sådant som detta, blefve icke ringa.

Därvid ber jag få betona, att härigenom ingalunda omöjliggöres en framtida fördjupning af kanalen till 6 meter. När den tiden kommer — och jag för min del är lifligt öfvertygad, att den kommer att dröja mycket länge — att ett verkligt behof däraf förefinnes, så må man icke komma och säga, att den omständigheten, att ifrågavarande järnvägsbro är anlagd med ett vattendjup af 4 meter, skall göra en sådan sak omöjlig. Må vara att den helt naturligt fördyrar ombyggnaden i någon mån, men däremot hafva vi att ställa vinsten utaf att under 75 å 80 år en 4 meters kanal fullgjort den tjänst trafiken bör af densamma kunna kräfva, och man har sparat in de stora belopp, som eljest redan från början fått läggas ned på en 6 meters kanal.

Jag tror således, att ett beslut, som blefve grundläggande för Trollhätte kanals ombyggnad till 4 meters djup, vore för trafiken förmånligt, och jag ber därför, på det lifligaste intresserad, att kanalbyggnadsfrågan föres fram så fort som möjligt, att få tillstyrka det förslag statsutskottet framställt.

Herr Sjöcrona: Den här föreliggande frågan om djupet under järnvägsbron vid Göteborg sammanhänger, såsom redan flera gånger blifvit antydt, ovillkorligen med frågan om ombyggnad af Trollhätte kanal. Den berör därför äfven intressen inom Skaraborgs län, äfven om icke hamnarna inom detta län och farlederna dit på ganska lång tid ännu blifva sådana, att de kunna begagnas af 6 meter djupgående fartyg. Uti afgifvet underdånigt utlåtande öfver detta kanalbyggnadsförslag har jag för min del förordat, att kanalen skall

till en början göras endast 4 meter djup men att däremot slussarna böra ombyggas till 6 meters djup, så att man icke om en längre eller kortare tid äfventyrar att få bygga om dessa slussar till flera miljoners kostnad. Häraf följer naturligtvis, att jag anser, att djupet under ifrågavarande bro bör göras 6 meter. Vore det fråga om högst betydande kostnader, kunde man ju ställa sig tveksam, men då det gäller endast omkring 200,000 kronor, bör man icke för att göra denna lilla besparing äfventyra att få göra om arbetet efter en tid, som må hända kan blifva kortare än man nu tror. Man bör nämligen besinna den oerhörda utveckling, som näringarna inom landet på alla områden under senare tider erhållit. Jag kan således icke annat än yrka bifall till Kungl. Maj:ts proposition.

*Fortsättning
af statsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att beträffande förevarande punkt yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock att kammaren skulle afslå utskottets hemställan, så vidt den skilde sig från Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, och bifalla denna framställning oförändrad.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner jämlikt dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anlogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i punkten 5 af sitt utlåtande n:o 17, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner nej, afslår kammaren utskottets hemställan, såvidt den skiljer sig från Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, och bifaller denna framställning oförändrad.

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

Ja — 32;

Nej — 82.

Punkten 6.

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 7.

Lades till handlingarna.

Punkten 8.

Utskottets hemställen bifölls.

Vid förnyad föredragning af bevillningsutskottets den 18 och 21 innevarande månad bordlagda betänkanden:

n:o 8, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående ändrade bestämmelser i fråga om arfsskatt och skatt å gåfva, och

n:o 9, i anledning af väckt motion om ändring af 1 § 3:o) instruksjonen för taxeringsmyndigheterna, biföll kammaren hvad utskottet i dessa betänkanden hemställt.

*Ifrågasatt
förbud mot
utskänkning
å kronans
mark m. m.*

Föredrogs å nyo bevillningsutskottets den 18 och 21 innevarande februari bordlagda betänkande n:o 10, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående förbud mot permanenta utskänkingsrättigheters utöfvande å kronans mark eller å väg, gata eller annan allmän plats.

I en inom Första Kammaren väckt motion, n:o 13, hade herr *K. G. Bildt* hemställt, »att Riksdagen ville besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i kungl. förordningen af den 24 maj 1895, att permanenta utskänkingsrättigheter ej få utöfvas å kronans mark eller å väg, gata eller annan allmän plats».

Utskottet hade i föreliggande betänkande på anförda grunder hemställt, att förevarande motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående förbud mot permanenta utskänkingsrättigheters utöfvande å kronans mark eller å väg, gata eller annan allmän plats icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Vid betänkandet fanns reservation afgifven af herr *Beckman*, som ansett, att utskottet bort hemställa, »att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte för Riksdagen framlägga förslag om sådan ändring i Kungl. Maj:ts nådiga förordning angående villkoren för försäljning af brännvin och andra brända eller destillerade spirituösa drycker af den 24 maj 1895, att rättighet till utskänkning af sådana drycker icke må — utöfver redan befintliga utskänkingsrättigheter — medgifvas å staten tillhörig mark».

Herr *Bildt*: Jag ber om ursäkt att jag upptager kammarens tid med denna fråga. Jag tror likväl, att den principfråga, som här är före och som i någon, om ock ringa mån, har tillvunnit sig bevillningsutskottets välvilliga uppmärksamhet, har framtiden för sig.

Denna fråga, en gång väckt, skall nog så småningom, jag hoppas det åtminstone, tränga sig in uti det allmänna medvetandet. Så har förhållandet varit förut en gång med en alldeles liknande fråga. Jag vill erinra om kammarens beslut förra året i fråga om ölskänkning å lägerplatser. Man har i många år arbetat på denna sak, och så småningom skall den nog ledas fram till målet. Den frågan blef visserligen då icke slutligen afgjord, men man kan numera våga hoppas på en lycklig lösning af densamma. Under den diskussion, som då fördes här i kammaren, yttrades af en kammarledamot, hvars yttrande jag har anledning tro ganska mycket inverkade på kammarens beslut, att det länge hade förefallit honom såsom om Första Kammaren ställde sig kanske väl afvisande mot önsknings- i nykterhetsvänlig riktning. Måhända kan förhållandet blifva detsamma äfven i afseende på denna sak.

Motionen innehåller, såsom jag tillåtit mig erinra, tvenne delar, den ena innefattande frågan om utskänkingsrättens utöfvande å kronans mark, den andra, på sätt uttrycket angifver, afseende väg, gata eller annan allmän plats.

Utskottet har icke tillmätt denna senare fråga någon större betydelse. Därom kan man ju visserligen hafva olika meningar. Hvad jag nu har velat anföra har endast varit det att, då utskottet hänvisar till att myndigheterna skulle kunna medgifva en sådan utskänkingsrätt eller s. k. boulevardservering i kraft af § 2 uti ordningsstadgan för rikets städer, synes det, som om man skulle vara hänvisad att söka ändringen på denna väg. Jag tror emellertid, att den af mig inslagna vägen skulle med bättre skäl kunna försvaras. Ty om man läser denna ordningsstadga, finner man att 1 § framhåller, att det tillkommer stadsfullmäktige att besluta om hvilka allmänna försäljningsplatser som få finnas, hvaremot magistraten har att lämna detaljföreskrifter. I den följande paragrafen stadgas blott förbud för åtskilligt, såsom t. ex. att utan tillstånd anordna försäljning från stånd eller dylikt. Jag tror icke att man skall kunna läsa dessa paragrafer, åtminstone i deras sammanhang, så, att man därutaf skall kunna hämta något stöd för det förfaringsätt, som myndigheterna här iakttaga. Jag tror att, om man vill söka någon ändring i den riktning här ifrågasattes, måste det ske genom ändring uti gällande brännvinsförsäljningsförordning. Då emellertid denna punkt ej vunnit något understöd inom utskottet, skall jag ej uppehålla mig längre vid den, utan i stället vända mig till första delen af motionen, som afsåg utskänkning å kronans mark. Jag anser mig böra uttala min tacksamhet därför, att utskottet betonat önskvärdheten af att statens mark icke utan vägende skäl för framtiden upplåtes till plats för utöfvande af utskänkingsrättigheter. Men om utskottet anser, att sådana rättigheter icke för framtiden böra beviljas och att alltså icke någon ökning uti dessa rättigheters antal bör äga rum, då har man väl därmed också uttalat sitt ogillande af nu rådande förhållanden. Det kan ju sägas, att man skulle alltför hårdt ingripa i nu existerande rättigheter. Men därpå att man haft en rättighet i många år och därutaf dragit nytta

*Ifrågasatt
förbud mot
utskänkning
å kronans
mark m. m.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
förbud mot
utskänkning
å kronans
mark m. m.
(Forts.)*

synes mig ej med nödvändighet följa, att denna rättighet fortfarande skall få utöfvas, äfven sedan det icke längre anses lämpligt. Utskottet har äfven velat framhålla vikten af att statsverkets intresse genom skälig godtgörelse blir behörigen tillvarataget. Härutinnan tillåter jag mig dock framhålla, att denna sats synes mig stå uti en viss motsats till den förra. Ty om man icke anser att en rättighet bör utsträckas, bör man väl icke heller söka att bekomma någon vinst däraf och således icke heller stadga, att utskänkingen skall ordnas på sådant sätt, att däraf skördas någon vinst. Då synas mig de nuvarande förhållandena nästan vara att föredraga.

Till sist tillåter jag mig hemställa, huruvida icke utskottet med detta resonemang — att rättigheterna icke böra ökas — snarare leder oss till det förslag, som af reservanterna här blifvit framlagdt. Reservanterna anse, att det är onödigt att en utsträckning af sådana rättigheter tilläfventyrs skulle ifrågakomma. Det är nämligen osäkert huruvida det uttalande, som utskottets majoritet gjort, i verkligheten kommer att leda till det allra minsta resultat. Man kan ju våga hoppas därpå, men det synes mig dock vara mycket tvifvelaktigt. Men om man har den åsikten, som utskotts majoriteten hyllar, och sålunda önskar att detta ej måtte komma att ske, synes det mig ej heller förefinnas något hinder att gå med på denna moderata reservation, som dock vore en början till undanrödjande af ett olämpligt förhållande. På denna grund ber jag att få vördsamt anhålla om bifall till den af herr Beckman m. fl. afgifna reservationen.

Friherre Trolle: Som herrarne mycket väl minnas, var en med denna närbesläktad, om ock något moderatere motion, väckt af samma motionär som nu, föremål för behandling vid 1903 års riksdag. Herrarne erinra sig ock att motionen, hvilken då som nu afstyrktes af bevillningsutskottet, äfven blef af Riksdagen afslagen. Utskottet lät den gången göra en vidlyftig utredning angående särskilda förhållanden å de olika platser, hvarest ifrågavarande rättigheter å kronans mark utöfvades. Denna utredning gaf vid handen, dels att det var relativt få platser, där dessa rättigheter utöfvades, dels att åtminstone beträffande platserna i landsorten utskänkingen var af ringa betydelse och slutligen, hvad angick Stockholm, att utskänkingen här var af den art, att den faktiskt ej kunde borttagas.

Nu säger motionären i sin motion, att han af denna utredning funnit sig manad att ånyo upptaga frågan. Detta synes mig dock något besynnerligt. Bättre hade jag förstått motionären, om han af den verkställda utredningen funnit ett stöd för en uppfattning i alldeles motsatt riktning.

I den ganska vidlyftiga motiveringen förekomma några punkter, dem jag, alldenstund de synas mig innehålla åtskilliga oriktigheter, ber att få med några ord bemöta.

Motionären grupperar utskänkningsrättigheterna uti sådana, som utöfvas dels å spridda platser i landsorten och dels inom hufvudstaden eller i dess närhet. I afseende å de första erkänner motionären, att de icke äro af någon synnerlig vikt, hvilket dock icke

hindrar honom från att, när han därefter på sina exkursioner kommer till gästgifvaregården Spången, om denna säga, att den »torde icke kunna hafva något annat ändamål än att förse de en fjärdingsväg därifrån, å Ljungby hed förlagda trupperna med brännvin». Denna gästgifvaregård ligger i Kristianstads län, och då jag råkar att känna mycket väl till den, anhåller jag att få mot detta motionärens uttalande inlägga en kraftig gensaga. Spångens gästgifvaregård fyller ett länge känt behof, belägen som den är vid stora stråkvägen för samfärdseln mellan de båda skånska länen. Af stort behof redan före järnvägarnes tillkomst har dess betydelse sedermera än ytterligare ökat i följd af den starka tillströmning af resande, hvilka särskildt under sommar-månaderna anlända till trakten från alla håll, äfven från Danmark och Tyskland, för att besöka det natursköna Skäralid och andra sevärdheter i orten. För alla dessa tusentals resande är Spångens gästgifvaregård en välbehöflig och i allo lämplig uppehållsort. Hvad för öfrigt vidkommer motionärens farhåga i afseende å brännvinsanskaffningen till Ljungby hed, ber jag få upplysa om att till denna plats kan man få spritvaror på vidare bekvämare sätt genom att t. ex. telefonera till Klippan eller till Röstånga gästgifvaregård, därifrån man får dem mycket raskare expedierade med järnväg än från den en kvarts mil från heden belägna Spångens gästgifvaregård, där de af rekvirenten måste afhämtas.

Vidare säger motionären på tal om stockholmsrestaurangerna, att ändamålet med den under Konungens disposition ställda och till folkpark ädelmodigt upplåtna Djurgården är förfeladt såsom det nu är ordnad t därstädes, hvarefter han tillägger: »I Europas hufvudstäder finnas parker af samma slag, men icke i någon af de många jag besökt har jag funnit enskilda kunna tillåta sig att missbruka dem till utskänkning». Jag får säga, att jag vet verkligen icke hvilka hufvudstäder den ärade motionären besökt, men om han möjligen besökt Köpenhamn, så bör han dock där ha funnit en park som heter Dyrehaven — det är på svenska uttydt Djurgården — och inom den parken finnes på kronans mark en mycket besökt restaurang, och jag skulle kunna nämna många andra hufvudstäder med liknande restauranger. Huruvida nu alla dessa äro belägna på kronans mark, därom kan jag ej med full visshet yttra mig, men det ligger väl för öfrigt mindre vikt uppå den omständigheten, huruvida de äro belägna å kronans eller enskildes mark, än huru dessa affärer skötas och bedrifvas, hvilket ändock väl är och förblifver hufvudsaken.

Sedan föreslår motionären att upphäfva utskänkningsrättigheten i operahuset. Operahuset är en af Stockholms sevärdheter, och dess restaurang som i följd af den ständigt sig ökande strömmen af främlingar till hufvudstaden är i tillväxt, verkar ju genom sitt vackra läge, och särskildt den härliga operaterassen öfvar en stor dragningskraft. Motionärens förslag skulle, om det ginge igenom, otvifvelaktigt i ej ringa mån inverka menligt på den storartade frekvensen af resande, som nu äger rum i Stockholm. Vi lefva dock i det tjugonde seklet, och jag kan icke fatta, huru motionären kunnat framkomma med ett dylikt förslag.

*Ifrågasatt
förbud mot
utskänkning
å kronans
mark m. m.
(Forts.)*

IFrågasatt
förbud mot
utskänkning
å kronans
mark m. m.
(Forts.)

Beträffande de mindre kaféerna vid Kungsträdgården och det intrång, dessa så småningom gjort på promenadplatsen, klagar motionären: »På hvad grund har en sådan inkräkning kunnat ske, och med hvad rätt?» Grunden har naturligtvis varit den att tillströmningen af resande till Stockholm alltmera ökats likasom invånareantalet och i följd däraf äfven behovet af större utrymme i ena som andra afseendet, och i fråga om rätten, så medgifver ju den omtalade paragrafen uti ordningsstadgan magistraten i de mindre städerna och öfverståthållareämbetet i Stockholm att meddela dylikt tillstånd.

Vidare gör motionären en liten utflykt till våra småstäder och kommer så att tala om de s. k. stadshusen och dessas partiella upplåtande till utskänkingsrörelse. Motionären anser, att man borde kunna reda sig utan dessa institutioner, dem han icke heller påträffat i andra land. Ja, då måtte visst motionären hafva rest i helt andra länder än jag. Ty nog har jag för min del, för att nu nämna några mera kända städer i utlandet, både i Lübeck, Stralsund, Stettin och Bremen påträffat storartade restauranger i deras rådhus. Ja, det kan mycket väl sägas, att man skulle kunna reda sig dessa förutan, men man får ej som motionären påstå, att de endast existera i Sveriges städer.

Och så öfvergår motionären till gatuserveringen, eller den s. k. boulevardserveringen. Jag kan icke heller här finna några talande skäl, hvarför man skulle förmäna de bättre restaurangerna att under sommartiden servera sina gäster under bar himmel. Ty det är att observera, att här serveras icke uteslutande punsch, som motionären tyckes tro, utan både saft, vatten, kaffe och dylikt, som allmänheten under varma sommardagar älskar att få förtära ute i det fria.

Motionären sade sig anse, att det ligger motsägelse uti utskottets yttrande, att statsverkets intresse borde genom en särskild godtgörelse för markupplåtelsen tillvaratagas, och uttalandet om det önskvärda i att för framtiden ej utan vägande skäl å statens mark upplättes utskänkingsrättigheter. Ja, detta uttryck var måhända ej så alldeles lyckligt valdt, men utskottet har begagnat det i sin ifver att så mycket som möjligt söka tillfredsställa den ärade motionären. Han säger nämligen, att en mängd af de utaf honom uppräknade etablissementer, t. ex. Djurgårdsrestaurangerna, icke skulle kunna bestå, om de ej hade sina områden på så ytterligt billiga villkor. Därför har utskottet också velat framhålla vikten af att statsverkets intresse af en i hvarje fall skäligen godtgörelse för markupplåtelsen behörigen tillvaratages, men har utskottet ingalunda därmed velat säga, att statsverket borde göra någon vinst på affären utan endast få en *skäligen*, välbehöflig godtgörelse.

Jag vill nu ej längre upptaga kammarens tid, utan slutar med en anhållan om bifall till utskottets hemställan.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att i afseende på förevarande betänkande yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock, af herr *Bildt*, att kammaren med

afslag å utskottets hemställan skulle antaga det förslag, som innefattades i den vid betänkandet afgifna reservation.

Sedermere gjordes propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarades propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

*Fortsättning
af stutsbanan
från Göteborg
till Skee.
(Forts.)*

Vid förnyad föredragning af bankoutskottets den 18 och 21 i denna månad bordlagda memorial n:o 5, angående arbetspremier åt personalen vid Tumba pappersbruk, biföll kammaren hvad utskottet i detta memorial hemställt.

Föredrogs ånyo lagutskottets den 18 och 21 innevarande februari bordlagda utlåtande n:o 9, i anledning af väckt motion angående lagstiftningsåtgärder för stärfjande af illojal konkurrens.

*Angående
lagstiftnings-
åtgärder mot
illojal konkurrens.*

Lagutskottet hade till behandling förehaft en inom Andra Kamraren af herr *C. J. F. Ljunggren* afgifven motion, n:o 2, hvori föreslagits, »att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda, hvilka lagbestämmelser kunna anses erforderliga och lämpliga till stärfjande af illojal konkurrens, samt för Riksdagen framlägga det förslag, hvartill den verkställda utredningen kan föranleda.»

Utskottet hade i nu föreliggande utlåtande på andragna grunder hemställt, att förevarande motion icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Vid utlåtandet var fogad reservation af herrar *Zetterstrand, Dieden, A. Olsson, Lindhagen, Wiklund, Segerdahl* och *Jansson*, hvilka hemställt, »att Riksdagen, med bifall till förevarande motion, ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, hvilka lagbestämmelser kunna anses erforderliga och lämpliga till stärfjande af illojal konkurrens, samt för Riksdagen framlägga det förslag, hvartill den verkställda utredningen kan föranleda.»

Herr *Dieden*: Jag har i utskottet anhållit att blifva antecknad som reservant mot majoritetens beslut, och ber jag att nu få något närmare uttala min åsikt i frågan.

Jag medgifver gärna, att det kan vara svårt att uppdraga gränsen mellan illojal konkurrens och den konkurrens, som är nödvändig för näringslivets utveckling, men omöjligt är det väl icke, då man kunnat åstadkomma lagar mot illojal konkurrens i åtskilliga andra länder, såsom särskildt i Tyskland och Frankrike. I köpmannakretsar i nästan alla delar af vårt land yrkas på lagstiftning äfven hos oss i denna riktning. Ja, till lagutskottet hafva inkommit

Angående
lagstiftnings-
åtgärder mot
illojal kon-
kurrens.
(Forts.)

sympatiuttalanden för motionen från 32 föreningar. Jag måste därför beklaga, att lagutskottets majoritet ställt sig afvisande mot denna motion.

Den i mitt tycke svåraste arten af illojal konkurrens är systemet af de så kallade otillåtna provisionerna, med andra ord: mutor, som vunnit insteg äfven i vårt land och, om det får florera, skall undergräfvat den allmänna moralen. I England anser man detta så betänkligt för handeln och industrien, att man fastställt straffbestämmelser af intill två års straffarbete och intill 500 pund sterlings böter för såväl den, som betalar, som den, som mottager dylika mutor. Det skulle nog vara lyckligt, om Kungl. Maj:t, ju förr dess hellre, finge tillfälle att framlägga lagförslag mot detta onda.

Under så behjärtansvärda förhållanden vågar jag hemställa till Första Kammaren att besluta att till Kungl. Maj:t aflåta en skrivelse i motionens syfte, därvid särskildt betonande nödvändigheten af stränga lagbestämmelser mot de så kallade otillåtna provisionerna.

Jag yrkar bifall till reservationen.

Herr Trygger: Jag skall be att få säga några få ord.

Det så kallade mutsystemet, mot hvilket den siste talaren yttrade sig, är naturligtvis en ytterst betänklig sak, som lagstiftningen bör söka reagera emot. Men något förslag i den riktningen föreligger icke här, och efter det sätt, på hvilket motionären skrivit sin motion, kan man knappast anse, att det faller under motionen. För öfrigt inskränker jag mig till att åberopa hvad utskottet anfört och hemställer om bifall till utskottets förslag.

Herr Petri: Då denna sak sistlidne riksdag förelåg, tog jag mig friheten yrka bifall till lagutskottets förslag, som då gick i annan riktning mot i år. Då innefattade lagutskottets förslag ungefär detsamma som reservationen i år. Jag har ej sedan dess funnit anledning att frågå min åsikt och kommer därför nu att yrka bifall till reservationen.

Utskottet säger visserligen, och detta med rätta, att det är mycket svårt att stifta en lag, som blir effektiv, mot den illojala konkurrensen. Men å andra sidan är det ju icke heller lämpligt att, när man allmänt anser, att den illojala konkurrensen är något straffvärdt, kasta saken helt och hållet åt sidan och säga, att det blefve för svårt att söka stifta en lag däremot. Jag vet icke, hvarför det ej skulle gå här, när det gått i andra länder.

Utskottet motiverar sitt afstyrkande med, bland annat, att, oafsedt att en sådan lagstiftning, som nu ifrågasatts, »kunde utgöra ett ingrepp i den för affärslifvet nödiga och nyttiga frihet, som ligger till grund för och med viss begränsning främjas af gällande näringslagstiftning, torde det vara att befara, att lagbestämmelser mot illojal konkurrens komme att drifva den samvetslöshet, som yppar sig däri, till andra för allmänheten och de redbara affärsmännen ännu menligare uttryck och därigenom det onda förvärras».

Kan det nu vara ett skäl för att man skall underlåta att straffa en förbrytelse, att man tror, att i sådant fall ytterligare förbrytelser komma att begås? Det tycker jag icke är något skäl precist att stödja sig på.

Vidare säger utskottet: »Att för vårt lands vidkommande ett effektivt lagstifningsskydd mot illojal konkurrens skulle kunna åstadkommas, kan utskottet icke annat än betvifla.» Ja, det är ju mycket möjligt, men det är ju samma förhållande med alla straffbestämmelser. Icke ger en straffbestämmelse effektivt skydd mot att brott i samma anda komma att begås, men den är åtminstone ett medel att söka afhjälpa, att ett brott upprepas alltför ofta.

Sedan säger utskottet, att härvidlag äfven möter den svårigheten att vår rättsskipning nu icke är sådan, att man lämpligen kan få nödigt skydd. Ja, det är nog sant, att vår rättsskipning är ganska tung och behöfver i mångt och mycket omgestaltas, och jag har föreställt mig, att, om Riksdagen begär en utredning i denna fråga, i skrifvelsen skulle beröras frågan, i hvad mån vår rättsskipning behöfver ändras, ty den behöfver nog ändras i just härmed sammanhängande afseenden. Ändring i rättsskipningen skulle sålunda kunna påskyndas genom en skrifvelse i detta ämne.

Sedan säger utskottet: »Spörsmålet, hvem som i fråga om berörda brott skulle vara att anse såsom målsägare, hvem eller hvilka ett eventuellt skadeståndsanspråk skulle tillkomma, torde icke heller vara lätt att tillfredsställande besvara. Ja, jag undrar ändå, om det skulle vara så svårt. Ty i alla sådana fall blir väl skadan känd, då den illojala konkurrensen är tämligen offentlig, och att få reda på, hvem som lidit den och hvem som alltså bör erhålla skadestånd, torde väl då icke heller vara så svårt. Det blir väl i de flesta fall den, som kommer att åtala brottet.

Jag skall ej uppehålla kammaren längre. Det torde tjäna föga till att nu tala vidare i saken, men jag tror, att det icke skulle vara olämpligt för kammaren att gå in på den i reservationen föreslagna åtgärden. Det är en stor mängd, som lider af detta. Det är ej endast handelsklassen, utan äfven industrien, och de, hvilka såsom aktieägare äro engagerade i denna, som hafva intresse i att saken blir genomförd. Jag ber Första Kammaren tänka på den stora mängd, som frågan gäller, och tager mig friheten yrka bifall till den afgifna reservationen.

Herr Ekdahl: De, som talat för den föreliggande motionen, såväl herr Dieden som herr Petri, hafva gjort det på ett sådant sätt, att jag ej behöfver närmare utveckla mina åsikter i frågan. Jag skall blott be att få gifva tillkänna, att under de 15 år, jag ledt Sveriges allmänna handelsförenings förhandlingar, ha från köpmännen i vårt land alltifrån Ystad till Haparanda uttalats behofvet af åtgärder mot den illojala konkurrensen. Det har så lifligt och enhälligt uttalats under alla dessa år, att köpmännen önska, att så fort som möjligt något måtte göras. Utskottets ärade ordförande förklarade också, att han i viss del ansåge behöfligt, att någonting

*Angående
lagstifnings-
åtgärder mot
illojal konkurrens.
(Forts.)*

Angående
lagstiftnings-
åtgärder mot
illojal kon-
kurrens.
(Forts.)

gjordes, men att motionen ej vore så affattad, att utskottet kunde afgifva något förslag i det afseendet. Men motionären vill ju blott, att Riksdagen skall anhålla, att Kungl. Maj:t måtte »låta utreda, hvilka lagbestämmelser kunna anses erforderliga och lämpliga till stäffjande af illojal konkurrens» etc. Denna hemställan är ju så vidlyftigt affattad, att kammaren mycket väl kan besluta en skrifvelse i sådant syfte.

Jag skall be att få yrka bifall till den vid utskottets betänkande fogade reservationen.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i afseende på föreliggande utlåtande yrkats, dels att utskottets hemställan skulle bifallas, dels ock att kammaren skulle afslå utskottets hemställan och bifalla det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet afgifna reservation.

Härefter gjorde herr talmannen propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarade sig finna propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Herr *Petri* begärde votering, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad lagutskottet hemställt i sitt utlåtande n:o 9, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner nej, afslås utskottets hemställan och bifalles det förslag, som innefattas i den vid utlåtandet afgifna reservation.

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

Ja — 43;

Nej — 58.

Vid förnyad föredragning af lagutskottets den 17 och 18 i denna månad bordlagda utlåtanden:

n:o 10, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående ordnande af utsökningsförhållandena med afseende å kommunlån m. m.,

n:o 11, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående ersättning för betande hemdjur, som skadas genom järnvägs drift m. m., och

n:o 12, i anledning af väckt motion om ändring af 103 § skiftesstadgan,
biföll kammaren hvad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

Föredrogs och hänvisades till lagutskottet Kungl. Maj:ts denna dag aflämnade nådiga proposition till Riksdagen, med förslag till lag angående ändrad lydelse af vissa paragrafer i förordningen om lands-
ting den 21 mars 1862.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts nedan-
nämnda under sammanträdet aflämnade nådiga propositioner till
Riksdagen:

1:o) angående pension å allmänna indragningsstaten åt e. o.
vaktmästaren hos länsstyrelsen i Stockholms län Jöns Ohlson; och
2:o) angående brobyggnad öfver Lule älf vid Trångforsen.

Herr Lithander, som nu på begäran erhöll ordet, uppläste ett
skriftligt anförande af följande lydelse:

Till kammaren anhåller jag få göra en vördsam framställning,
dock icke i någon riksdagsfråga, ty den gäller endast kammaren,
nämligen att det måtte tillåtas mig att till placering å lämpliga
platser i Första Kammarens enskilda sällskapsrum eller s. k. klubb-
rum få öfverlämna 8 stycken taflor, målade af kända svenska konst-
närer, allt efter närmare bestämmande i samråd med de kammar-
ledamöter, herr talmannen behagar utse.

Med denna min förbindliga anhållan afser jag dels att sättas
i tillfälle öka trefnaden i kammarledamöternas enskilda sällskaps-
rum, dels ock att göra en början till det nya riksdagshusets ut-
smyckning med konstverk, hvilken, som man må hoppas, skall komma
att fortgå i största möjliga utsträckning, vare sig genom statens
eller enskilda konstvänners försorg.

Skulle möjligen framdeles beslutas att dekorera riksdagshusets
lokaler med fasta väggmålningar och af sådan eller annan anledning
de af mig lämnade lösa taflorna ej komma att bibehållas i klubb-
rummen eller få lämplig placering annorstädes i riksdagshuset, böra
de aflämnas till nationalmusei samlingar af konstverk.

*Angående
en gåfva af
taflor, afsedda
att pryda
kammarens
klubb-
rum.*

Den åberopade förteckningen lydde sålunda:

Förteckning å taflor:

af professorn friherre G. Cederström: figurmålning;
af professorn Alfr. Wahlberg: motiv från Arilds läge i Skåne;
af professorn O. Arborelius: motiv från Västerdalarne;

Angående
en gåfva af
taflor, afsedda
att pryda
kammarens
klubbrum.
(Forts.)

af artisten Berndt Lindholm, Göteborg: motiv från Västkusten: upprördt haf, brusande mot klippig strand;

af artisten Johan Erikson: motiv, flottilj af fiskarbåtar i Marstrands hamn;

af artisten John Kindborg eller möjligen någon annan: tvenne trogna afbildningar af Helgeandsholmen 1888;

en figurmålning af ännu obestämd konstnär: taflan kommer sannolikt att utväljas på den blifvande konstnärsutställningen i april.

Alla ramar göras efter ritningar, som af arkitekten Johansson godkännas.

Herr vice talmannen: Det af herr Lithander nyss gjorda, vackra erbjudandet är ett nyss bevis till de många af honom förut gifna på hans varma intresse och hans storartade ofervillighet för det nya riksdagshuset, och tillåter jag mig hemställa, att kammaren, med erkännande häraf och med stöd af § 56 riksdagsordningen, som innehåller, att frågor, som röra någondera kammaren enskildt, må genast afgöras, nu behagade besluta att med tacksamhet bifalla den gjorda framställningen.

På gjord proposition biföll kammaren hvad herr vice talmannen sålunda hemställt.

Anmälades och bordlades,

statsutskottets utlåtanden:

n:o 7, angående regleringen af utgifterna under riksstatens sjätte hufvudtitel, innefattande anslagen till civildepartementet; och

n:o 19, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under åttonde hufvudtiteln gjorda framställning om anslag för utarbetande af en redogörelse öfver ortnamn i Älfsborgs län m. m.;

lagutskottets utlåtanden:

n:o 16, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående bestämmelser i syfte att bidrag till aflöning af kyrkobetjäning skall utgå efter de grunder, som för kommunalutskylder i allmänhet äro gällande;

n:o 17, i anledning af väckt motion angående befrielse för främmande trosbekännare att erlægga afgifter till svenska statskyrkan och dess prästerskap; och

n:o 18, i anledning af justitieombudsmannens framställning angående förändrad lagstiftning rörande verkställighet af icke laga kraft ägande utslag i brottmål; äfvensom

Första Kammarens ekonomideputerades utlåtande, n:o 1, med anledning af väckt motion angående ändrad numrering af de i plenisalen anordnade platser för kammarens ledamöter.

Justerades nio protokollsutdrag för denna dag.

På framställning af herr talmannen beslöts, att de under dagen första gången bordlagda ärendena skulle sättas främst på föredragningslistan till nästa sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 4,02 e. m.

In fidem
A. v. Krusenstjerna.

Rättelse:

I häftet n:o 11 af Första Kammarrens protokoll den 15 februari, statsrådet Westrings anförande:

Sid. 10, rad. 8 nedifrån *står*: personbefordran

läs: person- och godsbefordran.
