

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1906. Andra Kammaren. N:o 18.

Fredagen den 23 februari.

Kl. $\frac{1}{2}$ 3 e. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 16 innevarande februari.

§ 2.

Vid föredragning af herr *L. P. Mallmins m. fl.* vid kammarens senaste sammanträde aflämnade motion, n:o 130, blef denna motion hänvisad till statsutskottet.

§ 3.

Föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden n:is 27, 28, och 29 samt Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 1.

§ 4.

Härefter lämnades på begäran ordet till

Interpellation.

Herr Söderberg i Hobborn, som yttrade: En del af de många sulfit- och trämassfabriker, som finnas i vårt land, har för deras omkringliggande bygd åstadkommit många olägenheter genom förorenande af vatten och luft. Det är en allmän klagan, att fisken dör ut i närbelägna vattendrag, samt att gräs och andra växter taga skada i omgifningen af dessa fabriker, som uttömma sitt affall af giftiga syror och gaser.

Då denna fråga var före vid 1903 års riksdag, omfattades den med lifligt intresse och den 11 april samma år begärde Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t, det täcktes Kungl. Maj:t låta utarbета lagförslag mot de olägenheter, som förorsakades af dylika fabriker.

Under de tre år, som förlutit sedan dess, ha vi fått närmare kännedom om den utländska, särskildt den engelska lagstiftningen på detta område, samt jämväl genom på senare tiden åstadkomna

Interpellation. uppfinningar i vårt eget land blifvit satta i tillfälle att i särskilda ugnar smälta och tillvarataga dessa för all organism farliga gifter och åter binda dem i fast form, till nytta för industrien.
(Forts.)

Med kammarens tillåtelse vill jag till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet framställa följande spörsmål:

Har regeringen, sedan infordrade utlåtanden från därtill anmodade myndigheter till Kungl. Maj:ts inkommit, låtit utarbета något lagförslag angående åtgärder mot de olägenheter, som förorsakas genom vissa slag af fabriksdrift, och äger Riksdagen att från Kungl. Maj:ts regering snart förvänta sådant lagförslag?

Denna framställning blef på begäran bordlagd.

§ 5.

Till bordläggning anmäldes

lagutskottets utlåtanden:

n:o 14, i anledning af väckt motion angående åtgärder mot tobaksförbrukningen bland ungdomen; och

n:o 15, i anledning af väckta motioner angående upptagande af skogsvårdsafgifter för trävaror och trämassa, som utföras från riket annorledes än genom skeppning eller å järnväg.

§ 6.

Justerades ett protokollsutdrag.

§ 7.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr *G. N. T. af Callerholm* under den 24 februari.

> *G. Odqvist* under 4 dagar från och med den 24 febr. och

> *O. A. Berg* i Staby > 3 > > > > > 24 >

Kammarens ledamöter åtskildes häruppå kl. 2,41 e. m.

In fidem

Herman Palmgren.

Lördagen den 24 februari.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 17 innevarande februari.

§ 2.

Enligt förut fattadt beslut företogos nu val af ej mindre tjugufyra valmän för utseende af fullmäktige i riksbanken och riksgäldskontoret samt suppleanter för fullmäktige i nämnda bank och kontor än äfven sex suppleanter för dessa valmän; och befunnos efter omröstningarnas slut hafva blifvit utsedde till

valmän:

herr vice talmannen <i>P. Pehrson</i>	med 171 röster
» <i>W. Andersson</i> i Bråborg	» 171 »
» <i>C. A. Danielsson</i>	» 171 »
» <i>J. G. Forsberg</i>	» 171 »
» <i>A. Hansson</i>	» 171 »
» <i>J. A. Lundgren</i>	» 171 »
» <i>L. P. Mallmin</i>	» 171 »
» <i>P. Nilsson</i> i Bonarp	» 171 »
» <i>C. Persson</i> i Stallerhult	» 171 »
» <i>O. Persson</i> i Killebäckstorp	» 171 »
» <i>G. M. Sandin</i> i Grums	» 171 »
» <i>J. Sjöberg</i>	» 171 »
» <i>N. Svensson</i> i Olseröd	» 171 »
» <i>H. Andersson</i> i Västra Nöbbelöf.....	» 170 »
» <i>O. Anderson</i> i Hasselbol	» 170 »
» <i>S. T. Palme</i>	» 170 »
» <i>A. Henricson</i>	» 169 »
» <i>T. Zetterstrand</i>	» 169 »
» <i>C. E. Johansson</i> i Berga	» 99 »
» <i>N. Nilsson</i> i Skärhus	» 98 »
friherre <i>C. C. Bonde</i>	» 97 »
herr <i>E. A. Lovén</i>	» 97 »
» <i>G. A. Ahlstrand</i>	» 96 » och
» <i>V. Larsson</i> i Västerås	» 96 »

Närmast i röstetal kom herr *J. Ekman* i Göteborg med 77 röster.

suppleanter:

herr <i>A. C. Gunnarsson</i>	med 167 röster
» <i>A. F. Vennersten</i>	» 166 »
» <i>A. L. Lundström</i>	» 165 »
» <i>E. Jonsson</i> i Freluga	» 99 »
» <i>E. A. Leksell</i>	» 99 » och
» <i>A. O. Rune</i>	» 98 » .

Närmast i röstetal kommo herrar *E. L. Camitz*, *J. Jeansson* i Kalmar och *H. Wijk*, enhvar med 69 röster.

Ordningen mellan herrar *Jonsson* i Freluga och *Leksell* bestämdes, sådan den finnes här ofvan angifven, genom lottning.

§ 3.

Justerades protokollsutdrag angående de i nästföregående paragraf omförmälda valen.

§ 4.

Hans excellens herr statsministern m. m. *K. A. Staaff* aflämnade Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen med förslag till ändrad lydelse af §§ 31, 49 och 53 regeringsformen samt §§ 10 till och med 22 äfvensom §§ 25 och 38 riksdagsordningen så ock till öfvergångsstadgande i riksdagsordningen.

Propositionen blef på begäran bordlagd.

Vidare öfverlämnades af herr statsrådet *F. Berg* Kungl. Maj:ts propositioner:

om upplåtelse under äganderätt till nobelstiftelsen af visst område af lägenheten Djurgårds-Freskati, och angående pension å allmänna indragningsstaten åt vaktmästaren hos länsstyrelsen i Jönköpings län *Karl Johan Jansson*.

Jämväl dessa båda propositioner bordlades.

§ 5.

Herr *S. Söderbergs* i Hobborn vid kammarens sammanträde nästlidne gårdag framställda och då bordlagda anhållan att till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet få framställa ett spörsmål föredrogs härefter; och blef denna anhållan af kammaren bifallen.

§ 6.

Föredrogos, men bordlades åter lagutskottets utlåtanden n:is 14 och 15.

§ 7.

Vidare föredrogs och godkändes statsutskottets utlåtande n:o 27, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen angående upplåtande af kronojord för framdragande af vissa elektriska ledningar.

§ 8.

Till afgörande förelåg härefter statsutskottets utlåtande n:o 28, i anledning af vissa af Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag för statens järnvägar.

Punkten 1:o.

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof hade Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen

dels att för anläggning af en vagnreparationsverkstad i Örebro bevilja ett anslag af 700,000 kronor och däraf på extra stat för år 1907 anvisa 300,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1906 af tillgängliga medel utanordna 150,000 kronor,

dels ock till utförande af vissa öfriga nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar likaledes på extra stat för år 1907 anvisa ett belopp af 1,317,500 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1906 af tillgängliga medel utanordna 180,000 kronor.

I anledning af Kungl. Maj:ts här ofvan först omnämnda framställning hade herr *N. Fosser* i motionen n:o 17 i Första Kammaren och herr *C. F. Vahlquist* i motionen n:o 39 i Andra Kammaren sammanstående föreslagit, att Riksdagen ville besluta att, på sätt i kungl. propositionen i öfrigt framhölles, anslå 700,000 kronor för uppförandet af en vagnreparationsverkstad vid Motala, eller, om ytterligare utredning rörande förlägningsorten skulle anses vara af behovet påkallad, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa om sådan utredning.

Utskottet hemställde,

a) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med afslag å herrar Fossers och Vahlquists i ämnet väckta motioner, måtte för anläggning af en vagnreparationsverkstad i Örebro bevilja ett anslag af 700,000 kronor och däraf på extra stat för år 1907 anvisa 300,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1906 af tillgängliga medel utanordna 150,000 kronor; samt

b) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning och med afslag å en af herr Erikson i Öfre Odensvi i

*Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.*

Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)

ämnet väckt motion, måtte för utförande af öfriga föreslagna nya byggnader och anläggningar vid statens järnvägar på extra stat för år 1907 anvisa ett belopp af 1,317,500 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1906 af tillgängliga medel utanordna 180,000 kronor.

Vid mom. a) hade emellertid afgifvits reservationer af friherre *J. G. Beck-Friis*, som ansett, att utskottet bort hemställa, att Riksdagen, med afslag å Kungl. Maj:ts föreliggande förslag, måtte med anledning af herrar Fossers och Vahlquists förenämnda motioner besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa förnyad utredning, huruvida den föreslagna vagnreparationsverkstaden ej borde, för beredande af dels billigare och dels fullt själfständig drifkraft, förläggas vid Motala, och därefter till Riksdagen inkomma med den framställning, hvartill förhållandena kunde föranleda; och
grefve *P. O. L. Klingspor*.

Sedan till en början utskottets i mom. a) gjorda hemställan blifvit uppläst, begärdes ordet af

Herr Vahlquist, som yttrade: Herr talman! Oaktadt statsutskottet nästan enhälligt — från denna kammare alldeles enhälligt — afstyrkt min framställning i den förevarande frågan angående förläggningssorten för den föreslagna reparationsverkstaden, vågar jag dock yttra några ord och skall framdeles också tillåta mig framkomma med ett yrkande.

Jag kan nämligen icke i likhet med statsutskottet anse, att järnvägsstyrelsens utlåtande varit fullt öfvertygande, och för att visa detta, ber jag att få sammanställa det af järnvägsstyrelsen nu afgifna yttrandet med det järnvägsstyrelsens yttrande, som åberopas i Kungl. Maj:ts statsverksproposition till 1899 års Riksdag, då en liknande fråga var före.

I detta sistnämnda yttrande föreslog järnvägsstyrelsen inrättandet af en centralreparationsverkstad för lokomotiv samt att den skulle förläggas till Örebro. Vid detta tillfälle hade emellertid järnvägsstyrelsen också låtit utreda, huru förhållandena skulle ställa sig på en annan plats, som hade blifvit ifrågasatt, nämligen Motala, således huruvida verkstaden skulle kunna förläggas dit.

På grund af den företagna undersökningen yttrar styrelsen då beträffande själfva platsen, att Motala var den enda plats utom Örebro, hvilken erbjuder följande afsevärda fördelar, nämligen:

»1:o) behöfligt jordområde med god byggnadsgrund, tillhörande staten och ej för annat statsändamål taget i anspråk samt dessutom stort nog äfven för framtida utveckling af anläggningen;

2:o) riklig vattentillgång och vattentransportväg i närheten;

3:o) tillgång på bostäder åt arbetarne utan byggnadsföretag från statens sida;

4:o) riklig tillgång på lifsförnödenheter; samt

5:o) möjlighet att erhålla elektrisk drifkraft.»

»Vid jämförelse mellan Örebro och Motala har nu utrönt» — heter det vidare, »att, hvad punkterna 1:o) och 2:o) angår» — således beträffande jordfrågan och vattentillgången — »de båda orterna kunna anses likställda.»

Hvad säger styrelsen *nu* den 6 februari i år? Jo, det framgår af styrelsens utlåtande, som återfinnes på sid. 19 i statsutskottets betänkande. Det heter där bland annat:

»Man hade äfven framhållit, att staten ägde stora jordområden invid Motala stads och Motala verkstads järnvägsstationer, men dessa områdens olämplighet i afseende på läge, terräng m. m. hade framgått redan af de undersökningar, som gjorts, när år 1899 fråga varit om en reparationsverkstad för lokomotiv, och då en vagnreparationsverkstad kräfde ännu större utrymme, kunde de ifrågavarande områdena än mindre anses lämpliga för nu ifrågavarande anläggning.»

Det är en ganska egendomlig motsägelse järnvägsstyrelsen gör sig skyldig till här. 1899 säger styrelsen, att båda platserna beträffande läge och markförhållanden äro jämställda. I år åter säger den, att jordområdena i Motala i afseende på läge, terräng m. m. äro alldeles olämpliga!

Vidare vill jag påpeka, att det skäl, som, då förra gången var fråga om en centralreparationsverkstad för lokomotiv, gjorde, att man bestämde sig för Örebro, var hufvudsakligen det, att i Örebro fanns tillgång på färdig elektrisk kraft, hvilken däremot *då* icke fanns tillgänglig i Motala. Men huru ställa sig förhållandena *nu* i detta afseende. Det framgår af min motion, att i Motala numera finnes tillgång på färdig elektrisk kraft, och till utskottet har äfven gjorts ett bindande erbjudande att för visst pris per år och hästkraft leverera elektrisk drifkraft. Detta hufvudsakligen mot verkstadens förläggande till Motala finnes således icke numera.

En omständighet, som särskildt talar för Motala, är därjämte, att staten i Motala ström just mellan Wetteren och Boren äger tillräckliga vattenfall för åstadkommande af elektrisk kraft för en reparationsverkstads behof, och hvilken betydelse detta har för staten, det torde hvar och en kunna inse. Det är ju mycket bra, att man i Örebro kan få hyra elektrisk kraft till billigt pris, men hvem kan garantera, att i en framtid detta billiga pris skall fortvara, eller att man i en framtid fortfarande kan få hyra dylik kraft. Annat är förhållandet däremot i Motala. Där har staten egna vattenfall och kan därmed erhålla behöflig drifkraft. Och detta synes mig vara en mycket viktig sak att taga ad notam.

Vidare säger styrelsen, att principfrågan om orten för verkstadens förläggning blifvit afgjord genom 1899 års Riksdags beslut. Detta styrelsens yttrande förefaller mig högst besynnerligt, och detta så mycket mera, som styrelsen tydligen icke haft denna åsikt i november förra året, då den inkom till Kungl. Maj:t med framställning om anslag till en reparationsverkstads anläggande i Örebro. Ty hade järnvägsstyrelsen *då* haft den uppfattningen, att princip-

*Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)

frågan redan blifvit afgjord, så skulle den väl icke hafva låtit undersöka alla andra platser, som möjligen kunde komma i fråga, såsom Malmö, Göteborg, Tomtebodas, och till och med talat om en plats nordligare än Örebro. Allt detta synes mig visa, att styrelsen *då* visst icke ansett principfrågan afgjord. Hade den gjort detta, skulle den åtminstone icke hafva talat om en nordligare punkt, utan sagt: »Örebro bör bli platsen på grund af Riksdagens beslut år 1899». Detta har järnvägsstyrelsen nu icke gjort, utan först sedan invändningar framkommit mot verkstadens förläggning till Örebro, har styrelsen hittat på detta argument.

Som förut framhållits, synes mig principfrågan ingalunda vara afgjord. Och för att ytterligare visa, att så icke är förhållandet, vill jag framhålla hvad som vid 1899 års riksdag under debatten i centralverkstadsfrågan anfördes af dåvarande chefen för statens järnvägar. Han framhöll nämligen, att kammarens ledamöter skulle noga lägga märke till, att det här gällde en *lokomotiv*reparationsverkstad och icke en *vagn*reparationsverkstad såsom i Tomteboda. Af detta hans yttrande måste man naturligtvis draga den slutsatsen, att, om det varit fråga om en *vagn*reparationsverkstad, Örebro icke behöft vara den gifna platsen.

Såsom jag redan sagt, anser jag, att den utredning, som järnvägsstyrelsen framburit — särskildt den som finnes intagen i den kungl. propositionen — icke är af den beskaffenhet, man har rätt att fordra, då det gäller en så stor affär som det nu här är fråga om — en anläggningskostnad på 700,000 kronor och en årlig kostnad för framtiden, som torde bli ganska afsevärd. Det synes mig, säger jag, som om någon nöjaktig utredning rörande platsen för förläggandet af en *vagn*reparationsverkstad icke blifvit förebragt, och att hvad som järnvägsstyrelsen yttrar i sitt sista utlåtande, hvaren den söker bemöta en del invändningar mot verkstadens förläggande till Örebro, hvilka gjorts af delegerade, utsedde för såväl Motala stad som Motala landsförsamling, icke är med verkliga förhållandet öfverensstämmande, utan, såsom jag redan visat, alldeles motsäggande mot hvad styrelsen förut genom undersökning funnit. Nu har ju styrelsen haft endast några få dagar på sig för sitt senaste utlåtande, i det att de deputerades för Motala stad och Motala socken framställning inkom efter medio af januari månad, och redan den 6 februari hade styrelsen sitt utlåtande klart. Såvidt jag vet, plägar järnvägsstyrelsen behöfva ganska lång tid på sig för att utreda en fråga, och det kan ändå bli en ganska dålig utredning. — Och af en dålig utredning följer ett dåligt resultat. Så t. ex. »zontariffen»! — Man kan då icke heller begära, att utredningen i detta fall skall vara af så synnerligen högt värde!

Herr talman! Jag vill icke längre uppehålla kammaren, men jag vädjar till kammaren att noga tänka på och jämföra förhållandena *nu* och förhållandena vid 1899 års riksdag och beakta de motsägelser, som här i järnvägsstyrelsens utredningar finnas, och af hvilka tydligt framgår, att frågan är outhärdad och icke befinner sig i sådant skick, att kammaren bör afgöra den nu. Det kan icke anses vara

mer än rätt och billigt att fordra en fullständig utredning om lämpligste förläggningsorten för den föreslagna vagnreparationsverkstaden, som, enligt hvad chefen för statens järnvägar vid 1899 års riksdag framhöll, icke nödvändigt behöfver förläggas i Örebro. I min motion har jag, såsom herrarne finna, framställt tvenne alternativa yrkanden, nämligen *antingen* förläggning i Motala *eller* ock ny utredning. Jag skall icke vara nog förmäten att yrka bifall till det förra alternativet, men jag tillåter mig att yrka bifall till det senare, sådant detta blifvit formuleradt i den af friherre Beck-Friis afgifna, vid betänkandet fogade reservation.

*Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

Herr Hammarskjöld: Herr talman, mina herrar! Den siste talaren har funnit, att den af järnvägsstyrelsen verkställda utredningen är bristfällig, och därför yrkat uppskof för erhållande af ny sådan. Min åsikt är däremot, att den utredning, som är lämnad, är fullt tillfredsställande, och jag skall försöka gifva skäl för denna min åsikt. Då frågan var före vid 1899 års riksdag, nöjde sig icke statsutskottet med de uppgifter, som hade erhållits från vederbörande myndigheter, utan den afdelning af statsutskottet, som skulle behandla frågan, reste själf ned och besökte de båda föreslagna platserna, både Motala och Örebro, för att med egna ögon öfvertyga sig om deras lämplighet. Jag var icke med då, men samma ledamöter, som då voro med, sitta ännu kvar på denna afdelning, och de meddelade vid ärendets behandling, att de, efter att hafva tagit platserna i ögonsikte, icke alls kunde tveka därom, att Örebro erbjuder större fördelar i afseende på markens lämplighet, än hvad Motala gör, och de ansågo, att Motala vore rent af olämpligt. Visserligen har staten där ett mycket stort område, men det är icke därför säkert, att det är lämpligt att bygga på, särskildt då det är fråga om stora verkstäder.

Det skäl, som motionären nu hufvudsakligen stödt sig på för att få verkstaden förlagd till Motala, är frågan om elektrisk kraft. De säga, att då frågan var före vid 1899 års riksdag, så var det egentliga skälet, som gjorde, att Riksdagens beslut icke utföll till förmån för Motala, det, att därstädes icke fanns elektrisk kraft. Nu däremot funnes färdig elektrisk kraft i Motala. Och här har nu framhållits af den siste talaren, att det är förhyrd elektrisk kraft, som användes i Örebro. Men det är ju likaledes förhyrd elektrisk kraft, som erbjudes i Motala. Nu måste erkännas, att staten äger stora vattenfall i Motala ström, och att den kan anlägga ett elektricitetsverk för att med egen kraft drifva verkstaden. Ja, det är sant. Men det skulle kosta staten ganska betydliga belopp att anlägga en egen kraftstation. För öfrigt kan jag icke inse, att staten skulle göra den ringaste förlust, om den byggde en kraftstation i Motala och använde denna till andra ändamål, t. ex. till uthyrning; då vi nu se, att priset å elektrisk kraft är högre i Motala än i Örebro, skulle ju staten icke förlora därpå.

Men det finnes ett ännu viktigare skäl mot verkstadens förläggning till Motala. Man hoppas i framtiden komma därhän, att järnvägsdriften åtminstone på vissa sträckor skall kunna ske med

Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)

elektrisk kraft. Är det nu sant, att statens vattenfall i Motala ström äro så betydande, som jag hört uppgifvas, så är det väl allt skäl i världen att spara dem, så att de kunna användas för elektrisk järnvägsdrift, t. ex. å Motala—Hallsbergs järnväg, och icke plottra bort kraften på mindre företag.

Hvad nu beträffar den invändning, som gjorts därom, att staten visserligen nu fått hyra elektrisk kraft i Örebro *dels* af elektricitetsverket i Örebro, *dels* af enskild godsägare i närheten af staden, men att man icke vet, huru det kan komma att gå i framtiden, ty — säger man — det kan komma den dag, då man sätter upp priset på elektrisk kraft så högt, att det blir ofördelaktigt att hyra den, så vill jag erinra om, att äfven om det otroliga skulle inträffa, att dessa båda tillverkare af elektrisk kraft skulle slå sig tillsammans för att pungslå staten, så funnes ändock en regulator på dylika försök. Det finnes ännu något, som heter ångkraft och ångmaskiner, och med dem kan man åstadkomma den elektriska kraft, som behöfs. För öfrigt är den kraftmängd, som behöfves, enligt hvad jag hört uppgifvas, relativt ringa.

Jag anser således, att kraftfrågan ej spelar den ringaste roll. Och om den skulle spela någon roll, skulle det väl vara till förmån för just Örebro, där den elektriska drifkraften är 15 till 20 kronor billigare per hästkraft och år, än hvad den erbjudes för i Motala.

Den plats, som i Örebro kan beredas ifrågavarande anläggning, utgöres af de så kallade Alnängarna, en statsverket tillhörig egendom i kanten af staden och där redan en stor lokomotivreparationsverkstad för statens järnvägars räkning finnes anlagd. Alla, som varit i tillfälle att besöka denna plats och taga kännedom om därvarande förhållanden, hafva enstämmigt uttalat såsom sin åsikt, att platsen är i alla afseenden synnerligen lämplig för det nu afsedda ändamålet, så till läge som markbeskaffenhet. Dessutom är i närheten af Alnängarna, på andra sidan ån, belägen en statsegendom Rynninge, där staten har rikligt tillfälle att upplåta mark till egna hem för verkstädernas arbetare. Och slutligen, efter hvad jag har mig bekant, har på en ännu närmare intill den nuvarande verkstaden liggande egendom redan igångsatts ett företag till åstadkommande af dylika egna hem, i det arbetarne själfva vid denna verkstad bildat en förening med ändamål att på denna egendom uppföra egna bostäder.

En omständighet, som alldeles afgjort talar till förmån för Örebro, är den, att där redan finnes en förvaltning, som ju då kan blifva gemensam för dessa båda stora verkstäder, hvarom här är fråga, hvaremot, om den nya verkstaden förlägges i Motala, man måste hafva tvenne särskilda förvaltningar, och hvad *det* skall tjäna till, det kan jag verkligen icke fatta.

Angående platsen vid Alnängarna vill jag ytterligare tillägga, att den är ofantligt stor och lämnar utrymme för hvilka utvidgningar som helst, hvilka för framtiden kunna komma i fråga. Och för öfrigt måtte det väl vara fördelaktigt att, när det är fråga om en anläggning, hvilken, såsom fallet är med denna vagnreparations-

verkstad, skall tilltagas i en mycket stor skala, få densamma förlagd till samma plats, där man redan förut placerat en stor verkstad för statens järnvägars räkning, nämligen en lokomotivreparationsverkstad, för hvars skull man redan måst vidtaga en hel del ändringar, såsom med spårssystem, med anskaffande af behöflig drifkraft, med anställande af erforderlig förvaltningspersonal och mycket mera dylikt.

Det har till förmån för Motala talats om, att där skulle vara så mycket billigare att lefva; både hyrorna och lefnadskostnaderna i öfrigt skulle där vara mycket lägre än i Örebro. Men hvem tror väl, att detta kan i längden hafva något att betyda? Det kan ju hända, att det för närvarande är något billigare i Motala, men låt blott några stora verkstäder till blifva där förlagda och befolkningen därigenom hastigt ökas, så lär nog denna prisskillnaden dessa städer emellan mycket snart komma att utjämna sig. Att förlägga så storartade verkstäder som dem, om hvilka nu är fråga, till den eller den platsen blott af den anledningen, att densamma för närvarande är en billigare lefnadsort än en annan plats, som i andra hänseenden är mera lämplig, det får väl anses vara ovanligt korttänkt.

För min del kan jag icke finna annat, än att järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t gifvit synnerligen goda skäl för sitt förslag att förlägga den nya verkstaden till Örebro, och jag kan icke på något sätt se, att någonting skulle fattas i den förebragta utredningen. Under sådana förhållanden ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Sjö: Herr talman, mina herrar! Vid 1899 års riksdag, då Kungl. Maj:t till Riksdagen inkom med begäran om anslag till uppförande i Motala eller i Örebro af en lokomotivreparationsverkstad, var jag medlem af statsutskottet och af den afdelning därinom, som hade att ägna denna fråga en förberedande behandling. Därunder beslöts, att vi skulle personligen besöka de båda olika platser, som sålunda vore föreslagna till förläggningsort för denna då ifrågasatta reparationsverkstad. Jag kom därvid — det får jag öppet och ärligt erkänna — till den uppfattning att, då staten ägde rätt till vattenkraft vid Motala ström, man också borde tillvarataga densamma för det ändamål, som då var ifrågasatt. Men Riksdagen var af annan mening, och när densamma då, eller för sju år sedan, bestämde att verkstadens förläggningsplats skulle vara Örebro, så kan jag icke finna annat än att den verkstad, hvars uppförande nu begäres, också bör förläggas till samma ort. Ty härigenom får ju staten först och främst den fördelen, att bägge verkstäderna kunna hafva en och samma förvaltning, under det åter, om verkstäderna blifva förlagda hvar och en på sin ort, det måste anställas två särskilda förvaltningar. Vidare har man ju vid den redan i Örebro uppförda verkstaden en del verktyg, såsom svarfvar och dylikt, hvilka skulle kunna användas för båda verkstädernas behof, om den nya verkstaden också får sin förläggning i Örebro. Slutligen finns också ett annat skäl, nämligen det, att på Alnängarna, där den nya

*Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

*Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

verkstaden föreslagits till förläggande, finnas utmärkta byggnadstomter, så att man i en framtid kan anordna arbetarbostäder för båda dessa verkstäders personal; där är det plats både för själfva boningshusen och till anordnande af planteringsland och mera sådant, så att man där kan i detta afseende få det utmärkt praktiskt och bra. Allt detta utgör fördelar, så stora, att de icke få förbises, utan tvärtom vara för frågan afgörande.

Här bland kammarens ledamöter har spridts en broschyr, som framhåller de fördelar, hvilka Motala skulle erbjuda framför Örebro. Däri säges bland annat, att det vore meningen, det staten skulle aptera sina vattenfall i Motala ström jämte öfriga vattenfall för tågdriften å statens järnvägar. Ja, skulle detta vara händelsen, så tror jag sannerligen, i likhet med den föregående talaren, att det icke är något skäl i att plottra bort något af den vattenkraft, som där kan fås, på något sådant som en verkstad i Motala, utan det är väl då bra mycket bättre att använda denna kraft i sin helhet för statens järnvägars behof.

Hvad nu beträffar kostnaderna för den elektriska kraft, som erfordras för en i Örebro förlagd vagnreparationsverkstad, så kan jag icke finna annat än att de erbjudanden, som till kungl. järnvägsstyrelsen äro gjorda om leverans af dylik kraft, äro ganska måttliga. De gå ut på en kostnad antingen af 65 kronor per år och hästkraft, eller också af 70 kronor, efter samma grund; i senare fallet skulle det bolag, som gjort erbjudandena, också leda in den elektriska kraften till verkstäderna. Hvad åter beträffar det billigare priset, afser detta naturligtvis det fall, att staten själf utför anordningar för kraftens inledande.

Nog af, de fördelar, som kunna vinnas därigenom, att den nya verkstaden förlägges till Örebro, där den äldre förut finnes, äro så stora, enligt mitt förmenande, att jag för min del icke kan annat än vara med om hvad Kungl. Maj:t föreslagit. Herrarna kunna också finna, hurusom alla myndigheter, såväl järnvägsstyrelsen som, i främsta rummet, Kungl. Maj:t, hafva, efter noggrann utredning, icke heller kunnat komma till annat resultat. Förslaget har blifvit så väl motiveradt, icke allenast af myndigheterna, utan äfven af statsutskottet, att jag tror, det herrarna mycket lätt skola bilda sig en öfvertygelse om den rätta platsen för nu ifrågakvarande reparationsverkstad, och på de skäl, som jag nu i allra största korthet angifvit, ber jag därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Jo, herr talman, jag ber att få tillägga några få ord i anledning af hvad som sagts rörande skatteförhållandena i Motala och i Örebro. Författaren till den här bland oss spridda broschyren säger, att kommunalskatten skulle i Örebro utgå med 7 kronor 10 öre per bevillningskrona, men i Motala med endast 5 kronor per bevillningskrona. Jag får då erinra om, att, efter hvad jag tror mig veta, de arbetare, som skulle sysselsättas vid den nya verkstaden i Örebro, skulle få sina bostäder förlagda uti den intill verkstadsområdet angränsande Långbro socken, där kommunalskatten icke är

högre än 4 kronor 30 öre per bevillningskrona. I detta fall skulle således beskattningen blifva för arbetarne billigare, — om nämligen arbetarne komme att blifva bosatte i denna Långbro socken i närheten af Örebro — än den skulle blifva för dem, om de skulle bo i Motala.

Herr *Anderson* i Hasselbol instämde häruti.

Herr *Ekman* i Mo gård: Herr talman, mina herrar! Såsom redan af den förste talaren i denna debatt anförts, har den nu föreliggande frågan ett visst samband med en fråga, som vid 1899 års riksdag behandlades, nämligen frågan om platsen för en lokomotivreparationsverkstad, hvilken sedermera i följd af Riksdagens då fattade beslut blef förlagd till Örebro. Jag tror, att det varit önskvärdt om Riksdagen redan år 1899 hade skänkt något mera uppmärksamhet åt de röster, som då höjdes för att äfven lokomotivreparationsverkstaden skulle blifva förlagd till Motala. Så blef emellertid icke fallet, men detta innebär icke för mig något afgörande skäl, hvarför icke Riksdagen i år, när det gäller platsen för en vagnreparationsverkstad, skulle kunna besluta en sådan verkstads förläggande till Motala. Det har framhållits, att det skäl, som hufvudsakligen blef det för 1899 års riksdagsbeslut afgörande, utgjordes däraf, att man för en i Örebro förlagd lokomotivreparationsverkstad genast kunde erhålla elektrisk drifkraft. Det förelåg nämligen då utredning därom, att man kunde få af enskilde förhyra sådan kraft för verkstadens behof, under det att år 1899 detta icke var fallet, om verkstaden skulle förläggas till Motala. Emellertid framhölls å andra sidan, till förmån för Motala, att staten redan då där disponerade vattenfall, som kunde erbjuda en för den då ifrågavarande verkstaden fullt tillräcklig krafttillgång. Förhållandena hafva nu under de sedan dess gångna åren förändrats så till vida som, beträffande möjligheten att få förhyra elektrisk drifkraft, de bägge städerna numera äro så godt som jämställda, ty såsom redan blifvit påpekadt, kan man numera äfven i Motala få hyra dylik drifkraft. Men härtill kommer, att det skäl, som blef anfördt till förmån för önskvärdheten af att till Motala förlägga den verkstad, hvarom år 1899 var fråga, fortfarande kvarstår till förmån för deras åsikt, hvilka vilja där placera den nu ifrågavarande vagnreparationsverkstaden, nämligen det skälet, att staten alltjämt i Motala disponerar stora vattenfall, hvilkas rika krafttillgång staten ännu ej tillgodogjort sig. Den, som har någon erfarenhet om vikten och angelägenheten af att kunna rätt beräkna den omfattning, ett verkstadsföretag för framtiden kan komma att få, skall nog gifva mig rätt i, att man härvidlag icke bör tänka endast för stunden, utan redan nu sörja för, att de utvecklingsmöjligheter, en dylik verkstad är för framtiden i behof af, blifva i görligaste måtto tillgodosedda. Om nu Riksdagen i enlighet med statsutskottets förslag beslutar förlägga ifrågavarande vagnreparationsverkstad till Örebro, så har Riksdagen därmed för all framtid fastslagit, att denna verkstad, tillika

Angående anläggning af en vagnreparationsverkstad för statens järnvägar.
(Forts.)

Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)

med de utvidgningar den med all sannolikhet kommer att erhålla, skall vara beroende af enskilde för tillgodoseende af behofvet af drifkraft. Ty en verkstad utan någon drifkraft är ju oanvändbar. Nu har visserligen herr Hammarskjöld nyss anvisat oss den utvägen att, om det blefve för dyrt att i Örebro förhyra elektriskt kraft åt verkstaden eller om man af andra skäl icke skulle kunna erhålla sådan drifkraft, man ju i stället kunde taga ångan till hjälp. Jag tror dock att, då den rekommendationen icke kom fram år 1899, den är ännu mer föråldrad den dag som i dag är. Utvecklingen går icke i den riktning, som herr Hammarskjöld härvid anvisat.

Vid utskottets föreliggande utlåtande är fogad en reservation, uti hvilken, med hänvisning till vattenkraftsförhållandena på de olika platserna, yrkas på en förnyad utredning. Det gäller således icke för Riksdagen att i dag fatta något beslut om att denna verkstad skulle förläggas till Motala genom att bifalla reservationen, utan det gäller endast att få en förnyad utredning, huruvida icke på grund däraf, att staten för all framtid där skulle kunna tillgodose verkstaden med kraft, det vore skäl att taga frågan under förnyadt öfvervägande. Om denna utredning kommer att visa, att inga större svårigheter möta för verkstadens förläggande till Motala, och om den kommer att visa, att en, såvidt man kan öfverskåda, tillräcklig vattenkraft äfven för en utvidgad reparationsverkstad i Motala för framtiden där kan beräknas, synes det mig, som om Riksdagen handlade oklokt, om den fattade beslut om verkstadens förläggande till Örebro. Låt vara, att man till en början kanske använder samma förfaringssätt i Motala, som man nu använder i Örebro, nämligen att förhyra kraft för verkstaden, man har dock den trumfen, att därest priset på sålunda förhyrd kraft skulle ställa sig för högt, staten kan använda den egna kraften för verkstadens drivande, och medvetandet om att ett sådant förhållande existerar kommer utan tvifvel att verka därhän, att priset på den förhyrda kraften i Motala icke onödigtvis uppskrufvas.

Kanske att herrarne nu i alla fall draga i betänkande det uppskof, som skulle förorsakas af den i reservationen påyrkade utredningen. Jag ber då att få hänvisa till hvad redan år 1899 af dåvarande ledamoten af denna kammare, den kände järnvägsmanen Pegelow, framhölls, nämligen att ett uppskof med en lokomotivverkstad kunde få betänkliga följder, men att ett uppskof med en reparationsverkstad af vagnar icke på långt när kunde ha så betänkliga följder. Han säger då med anledning häraf: »Jag ber då först att få framhålla den betydliga skillnaden mellan reparationsbehofvet af ett lokomotiv och en vagn. Om jag underlåter att reparera en vagn, blir följden endast den, att passagerarne få resa i en osnygg vagn. Likartadt är förhållandet, om sidoluckorna på en godsvagn äro trasiga o. s. v. Vagnen förfares visserligen hastigare, om den icke blir vederbörligen underhållen, men den kan gå i trafik, och det hela blir endast en kostnadsfråga, ty reparationen blir relativt dyrare, om reparationsarbetet försmmas. Men hvad lokomotiv beträffar, är det helt annorlunda. Om man icke i rätt tid kan reparera ett

lokomotiv, är detta trafikodugligt och måste tagas ut. I fall ett lokomotiv, som blifvit levererad i år, har löpt sina 100,000 kilometer, är det icke för trafiksäkerheten tillåtet, att detta lokomotiv användes vidare. Om man icke har resurser att reparera det, måste det ställas undan. Däruti ligger skillnaden mellan behovet af att reparera en vagn och ett lokomotiv.»

Med hänsyn till denna auktoritet tror jag sålunda icke, att det ligger någon fara i det korta uppskof, som skulle behöfva förorsakas däraf, att Riksdagen fattade beslut i öfverensstämmelse med den vid utlåtet fogade reservationen.

Herr Hammarskjöld har i dag hufvudsakligen sysselsatt sig med andra skäl till förmån för verkstadens förläggande till Örebro, än det, som år 1899 var hufvudskälet, nämligen den elektriska kraften, och herr Hammarskjöld har beträffande den elektriska kraften ordagrant yttrat, att kraftfrågan icke spelar den ringaste roll. Här emot tillåter jag mig med hänvisning till Riksdagens beslut år 1899 att inlägga en bestämd protest, ty min öfvertygelse är, att liksom kraftfrågan år 1899 var afgörande vid beslutets fattande, så bör i dag tagas nödig hänsyn till denna fråga, och Riksdagen akta sig för att fatta ett förhastadt beslut, som skulle medföra framtida svårigheter vid den stora verkstadscomplex, som, om vi bifalla statsutskottets förslag, kommer att förläggas till Örebro.

Med anledning af hvad jag sålunda tillåtit mig anföra, anhåller jag, herr talman, att få yrka afslag å statsutskottets hemställan och bifall till den af friherre Beck-Friis vid utskottets betänkande fogade reservation.

Chefen för civildepartementet herr statsrådet Schotte: Herr talman, mina herrar! När järnvägsstyrelsens förslag i detta ämne förelåg hos Kungl. Maj:t, var frågan om denna reparationsverkstads förläggande till Örebro eller Motala icke på tal. Järnvägsstyrelsen hade naturligtvis ingen anledning att yttra sig om annat än den ort, där järnvägsstyrelsen ansåg lämpligast att förlägga ifrågavarande verkstad. Kungl. Maj:t pröfvade behovet af en sådan och fann också detsamma vara trängande, och då ingen anmärkning mot platsen eller förslaget i öfrigt var att göra, framlade Kungl. Maj:t i följd häraf det förslag, som nu är före. Sedermera har jag, på grund af särskildt inkomna framställningar till Kungl. Maj:t från Motala stad med omnejd äfvensom på grund af enskilda motioner här i Riksdagen angående denna verkstads förläggande till Motala, fått anledning att ytterligare sätta mig in i och studera hithörande förhållanden. Jag har därvid kommit till den bestämda öfvertygelsen, att Örebro är den lämpligaste platsen för en vagnreparationsverkstad.

Frågan om en centralverkstads för järnvägarna förläggande till Örebro eller Motala var, såsom här förut blifvit påpekadt, före vid Riksdagen år 1899. Det har här med en viss styrka framhållits, att det skäl, som då i främsta rummet var det afgörande i valet mellan de bägge orterna, skulle ha varit, att elektrisk kraft i Örebro

*Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)

redan då fanns att tillgå. Det är ju svårt att döma om hvilka skäl då gjorde sig mest gällande, när man icke själf deltagit i frågans behandling här i Riksdagen och icke närmare känner till de särskilda motiv, som varit bestämmande för de olika talarne. Men genomgår man riksdagsprotokollen rörande denna fråga, finner man, att ett synnerligen kraftigt skäl för lokomotivverkstadens förläggande till Örebro var denna stads centrala belägenhet och vidare dess synnerligen bekväma järnvägskommunikationer, äfvensom att denna plats ur militär synpunkt ansågs vara lämpligare som förläggningssort för den verkstad, hvarom då vore fråga och som borde ligga så långt inne i landet som möjligt. Örebro är, såsom bekant, en stor järnvägsknutpunkt; och var Örebro detta redan 1899, så är Örebro det ännu mera nu, sedan Krylbobanan ytterligare kommit till. Det är synnerligen lätt att från alla de olika platserna såväl i Norrland som i öfriga Sverige föra järnvägsvagnar in till Örebro, hvarigenom naturligtvis en hel del onödiga rangeringar undvikas. Motala har icke dessa fördelar. Dess belägenhet är icke på långt när så central, och icke heller leda så många järnvägar dit som till Örebro. Det är därför ur synpunkten af vagnarnas lämpliga rangering en fördel att få den verkstad, hvarom här är fråga, förlagd till Örebro.

Bland de skäl, som tala för vagnreparationsverkstadens förläggande till Örebro, är äfven det, att där förut finnes en centralverkstad för reparation af lokomotiv. Det har här också påpekats, hvilka fördelar ur administrativ synpunkt detta medför, äfvensom hvilken förenkling beträffande själfva förvaltningen af verkstäderna den nu ifrågasatt verkstadens förläggande till Örebro skulle komma att medföra. Det är också alldeles uppenbart, att det måste vara en fördel att ha två likartade, under en och samma byrå i järnvägsstyrelsen hörande verkstäder på samma plats och under samma förvaltning.

Det är vidare att märka, att terrängen icke är så fördelaktig i Motala som i Örebro för anläggande af en vagnreparationsverkstad. När det år 1899 var fråga om hvar man lämpligast borde förlägga den då ifrågasatta lokomotivreparationsverkstaden, gjorde sig denna synpunkt icke gällande, ty för en sådan verkstad är markens beskaffenhet af en mera underordnad betydelse. Men en sådan verkstad som den nu ifrågasatt fordrar stort spårutrymme, hvilket gör att Motala till följd af sin starkt kuperade terräng icke erbjuder en så lämplig förläggningsplats för denna verkstad som Örebro.

Det är fara i att längre uppskjuta denna fråga. Jag tror, att frågan om en större, tidsenlig vagnreparationsverkstad redan så länge varit undanskjuten, att det är nödvändigt att redan i år få den afgjord. Vagnreparationsverkstadens tillkomst hastar, detta särskildt med hänsyn till att man på grund af de senare årens stora ökning af vagnparken icke utan en dylik verkstad kan, för skäligena kostnader, ägna densamma den omsorg, som dess rätta underhållande fordrar. Jag tror icke, att det vore klokt af Riksdagen att nu undanskjuta denna fråga genom att begära en utredning angående

Motalas lämplighet i detta fall. Jag tager för alldeles gifvet, att en sådan utredning skulle komma att resultera i, att just de skäl, som anförts år 1899 till förmån för Örebro, äfven nu komme att visa sig vida öfvervägande. Hvad frågan om den elektriska kraften beträffar, så är det väl också tämligen antagligt, att den kraftkälla, som kronan äger uti Motala ström, inom en snar framtid kommer att tagas i anspråk för andra större och viktigare ändamål, än hvad det här är frågan om. För en vagnreparationsverkstad är det under den första tiden tillräckligt med en krafttillgång om 70 à 80 hästkrafter, hvarför anläggandet af en särskild kraftstation för denna verkstads behof icke gärna kan komma ifråga.

Jag tror, att kammaren här handlar synnerligen klokt, om den bifaller Kungl. Maj:ts proposition.

Friherre Hermelin: Herr talman, jag skall be att få taga kammarens tid i anspråk för ett par detalj-erinringar. En föregående talare har påpekat, att staten har blifvit erbjuden en billigare kraft från Örebro än från Motala, nämligen respektive 65 à 70 kronor per hästkraft mot 85 från Motala. Jag ber då, att få erinra om att i anbudet från Motala ingår den beräknade kostnaden för inledning af den elektriska kraften till verkstaden och underhållskostnaden för den elektriska ledningen, hvadan i själfva verket, om denna faktor medräknas, anbudet från Motala skulle vara minst lika billigt som anbudet från Örebro.

Vidare har det nu senast från statsrådsbänken framhållits vikten och nyttan af gemensam förvaltning. Men jag undrar, om icke denna beräknade fördel i själfva verket kommer att ställa sig mycket illusorisk. Förvaltningen för lokomotivreparationsverkstaden i Örebro består för närvarande af en chef, en verkmästare, en underingenjör, en ritare, två bokhållare och två kontorsskrifvare, och det torde vara alldeles uppenbart att med en sådan oerhörd utvidgning af dessa reparationsverkstäder, som nu är föreslagen, denna förvaltning kommer att visa sig alldeles otillräcklig, så att det kommer ovillkorligen att krävas dels höjda löner och dels betydligt ökad personal. Detta torde i sin ordning komma att medföra, att den beräknade vinsten af en gemensam förvaltning blir mycket illusorisk.

Då vidare den elektriska kraften, som staten skulle kunna utnyttja i Motala ström, uppgår förslagsvis till 6,000 hästkrafter — och det har ju erkänts af herr Hammarskjöld, att den kraft, som af reparationsverkstaden skulle tagas i anspråk, är ytterligt ringa — så kvarstår ju det faktum, att dessa 6,000 hästkrafter mycket väl skulle kunna räcka till för en storartad elektrisk järnvägsdrift och på samma gång till beredande af elektrisk kraft till vagnreparationsverkstad.

Med hänsyn till dessa förhållanden och med hänsyn slutligen till den synnerligen gynnsamma omständighet, som vid Motala förefinnes för arbetarebostäder och för egnahemsprincipens tillämpande — denna princip har ju som bekant haft sin vagga just i Motala-trakten och praktiseras fortfarande där med den största framgång

*Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)

och med den största ifver — ber jag, herr talman, att få yrka för egen del på kammarens antagande af herr friherre Beck-Friis' i Första Kammaren reservation.

Herr Hammarskjöld: Herr talman! De talare, som yttrat sig till förmån för Motala-förslaget, ha visat en afgjord obenägenhet att gå in på de skäl, som tala för Örebro-förslaget. De vilja icke gärna yttra sig om dem, utan fara med mycket lätt hand öfver dem, men däremot haka de sig fast med en synnerlig styrka vid kraftfrågan.

Att döma af den siste talarens yttrande, förefaller det, som om han och jag skulle vara öfverens därom, att kraftfrågan icke är den förnämsta frågan, utan att kraftbehovet verkligen är relativt ringa. Under sådana förhållanden vill jag hemställa, om det är skäl uti att taga kraftfrågan såsom utgångspunkt för hvar verkstaden skall ligga.

Herr Ekman yttrade, att jag ordagrant skulle hafva sagt, att kraftfrågan icke spelade den ringaste roll. Jag har nu mycket dåligt minne, men jag vågar säga, att till dess jag får se det stenografiska referatet, förnekar jag, att jag haft det uttrycket. Jag har sagt, att den icke är den förnämsta, men att jag sagt, att den icke spelar den ringaste roll, vågar jag betvifla. Han invände äfven mot mig, när jag dristade mig påminna därom, att det finnes någonting, som heter ångmaskiner, att det är en öfvervunnen ståndpunkt, en tillbakagång att tala om ångmaskiner. Jag tänker, att ångmaskiner användas ändå litet öfverallt i hela världen, där det icke är tillgång på vattenkraft, och det visar sig, att arbete kan utföras äfven med ångmaskiner. Men nu råkar det vara så, att Örebro har den fördelen, att där ha vi kontrakt uppgjorda med två kraftkällor. Om den ena skulle på något vis råka i olag, ha vi alltid den andra att tillgå; och skulle båda dessa på något vis sätta sig på tvären och vilja höja priset oskäligt, vill jag erinra om att det finnes godt om kraftkällor i Bergslagen, och jag har mig personligen bekant, att åtskilliga anläggningar äro gjorda, där kraften icke är till fullo utnyttjad, utan återstoden gärna säljes. Och med erinran om hvad herr Ekman nämnde, att utvidgningen icke går i den riktningen att man kan använda ångmaskiner, vill jag påstå, att utvidgningen går i den riktningen att man alltmer och mer kan använda elektrisk kraft på långa distanser, och att man blir alltmindre och mindre beroende af om kraftkällan ligger nära den plats, där kraften skall användas eller på längre afstånd därifrån. Under sådana förhållanden kan jag icke inse, att kraftfrågan här bör spela den dominerande roll, som ett par talare velat gifva den — jag vill på samma gång i förbigående erinra om, att Motala ström har en egenhet, som vållar de industriella verken i densamma emellanåt ganska stora svårigheter. Det är icke sällan där förekommer det naturfenomen, som kallas för sorpning, det vill säga, att det bildas en oändlig massa små fina iskristaller i vattnet, som helt och hållet stänga vattnets framfart och komma verken att stanna. Jag tror, att det har före-

kommit både i år och förlidet år. Då är det allt en fördel att såsom i Örebro ha två kraftkällor att tillgå, så att om en råkar i olag den andra är ledig.

Det talades af friherre Hermelin om att Motala erbjuder så sällsynt gynnsamma fördelar för anläggning af egna hem. Här har förut framhållits — och det finnes intaget i järnvägsstyrelsens utredning — att äfven Örebro erbjuder särdeles gynnsamma förhållanden för egna hem för arbetare, så att i det afseendet tror jag icke Motala står framför Örebro.

Nu begärdes det uppskof för utredning. Herr civilministern har redan påpekat, att det vållar svårigheter att uppskjuta saken. Ty då dröjer det alltid ett år längre, innan man kan få denna mycket välbehöfliga verkstad till stånd. Jag skulle icke för min del motsätta mig uppskof för ny utredning, om jag kunde finna, att här funnes ringaste anledning därtill. Min öfvertygelse är för resten den, att om här göres en förnyad utredning och ett särskildt kostnadsförslag upprättas för en nyanläggning vid Motala, kommer det af helt naturliga skäl att visa sig, att den blir högst betydligt dyrare än en anläggning i Örebro, där man redan har alla förutsättningar för en anläggning af dylik verkstad.

Hvad här nämnts om att förvaltningskostnadsfrågan icke skulle betyda mycket kan jag icke riktigt fatta.

Väl är det sant, att om en ny stor verkstad kommer till stånd i Örebro, behöfves det flere tjänstemän vid själfva förvaltningen — det är ju alldeles påtagligt — men är det icke i alla fall billigare och fördelaktigare att ha förvaltningen på ett ställe, än att ha förvaltningar på två ställen, hvar och en med sin chef och sina underordnade? Jag kan icke fatta annat, än att den senare anordningen ovillkorligen måste blifva dyrare. Och för öfrigt kan det väl icke vara fördelaktigt att dela upp en dylik förvaltning på flera håll, när den kan sammanföras vid en centralanstalt.

Herr talman! Jag har icke kunnat finna, att något skäl blifvit anfördt, som talar för förläggningen af nu ifrågavarande reparationsverkstad till Motala. Ja, det finnes kanske ett skäl, som ännu icke nämnts: Motala ligger i Östergötland. Det är ju klart, att alla goda östgötar böra rösta för att få verkstaden dit; jag klandrar dem icke alls för, att de äro goda lokalpatrioter — det är ju mycket hyggligt af dem — men jag tror icke, att det skälet kan verka afgörande.

Herr Svensson i Skvillberg: Herr talman, mina herrar! Jag är i hufvudsak förekommen af herr Hammarskjöld, hvilken nu i sitt sista anförande framhöll just hvad jag här ville säga. Jag ber emellertid att få stryka under och ytterligare fästa uppmärksamheten på, att i Örebro finnas för närvarande och komma antagligen i lång tid framåt att finnas flera enskilda bolag, som konkurrera med hvarandra om försäljning af elektrisk kraft, hvilket gör att priserna kunna hållas nere till skäligen belopp. Om det mot förmodan skulle i framtiden befinnas ändamålsenligt och behöfligt att

*Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)

montera något af statens vattenfall för den nu ifrågavarande verkstadens behof, så skulle i alla fall kostnaden för att leda denna kraft till Örebro icke tillnärmelsevis blifva så stor som de ökade kostnader, som en splittring i dessa verkstäders förvaltning kommer att medföra. Därtill kommer, att om den nu ifrågavarande verkstaden förlägges till Örebro, och man sedan anser lämpligt att leda kraft dit från ett af statens vattenfall i t. ex. Motala ström, så vunno man ju på samma gång det, att den redan befintliga verkstaden i Örebro finge sitt kraftbehof tillgodosedt af en statens egen kraftkälla. Men under den närmaste tiden är det icke tänkbart att montera ett statens vattenfall för nu ifrågavarande ändamål. Med den konkurrens, som för närvarande råder i Örebro i fråga om försäljning af elektrisk kraft, blir det gifvetvis billigare för staten att hyra kraft för reparationsverkstädernas behof, än att för detta ändamål taga i bruk ett af statens egna vattenfall.

Jag yrkar bifall till statsutskottets förslag.

Herr Vahlquist: Jag skall endast tillåta mig att i all korthet bemöta ett par föregående talare.

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet yttrade, att en af fördelarne utaf verkstadens förläggande till Örebro vore det centrala läge, som denna ort hade, hvilket äfven vid 1899 års Riksdag utgjorde ett af de mest tungt vägande skälen vid afgörandet af den då föreliggande frågan om lämpligaste förläggningsorten för en lokomotivreparationsverkstad. Med anledning häraf beder jag återigen få hänvisa till det uttalandet i den kungl. propositionen — det återfinnes å sidan 16 i utskottets betänkande — där järnvägsstyrelsen förklarar, att Tomtebodas nog vore en lämplig plats, men — tillägger styrelsen — arbetspriserna voro där för höga, och därför kunde icke styrelsen förorda, att verkstaden förlades till denna plats. Järnvägsstyrelsen yttrar omedelbart därpå — och detta yttrande har också Kungl. Maj:t upptagit: — »I jämförelse med de kostnader — nämligen stegrade arbetskostnader — som härigenom skulle drabba vagns-underhållet, vore kostnader för transport af en personvagn från det tåg, i hvilket densamma tjänstgjorde, till en centralt belägen reparationsverkstad af ringa betydelse och likaså den kostnad, som representerades af de dagar, transporten toge i anspråk.» Och vidare heter det i den kungl. propositionen: »En del af denna transport kunde i alla fall hänföras till den profkörning, som hvarje personvagn skulle underkastas, innan densamma efter undergången reparation åter toges i bruk för allmänheten.» Således här finna Kungl. Maj:t och järnvägsstyrelsen icke den ringaste anledning att hålla på det centrala läget, detta har då icke någon som helst betydelse. Mig synes verkligen, som om försvararne af den gjorda framställningen i fråga om denna reparationsverkstads förläggningsort hysa en högst egendomlig uppfattning. De säga nämligen, att vi, som i denna fråga ha en annan uppfattning än de själfva, icke kunna anföra några giltiga skäl för denna vår ståndpunkt. Men de, *de* ha skäl; men om man närmare ser till, visar

det sig, att de skäl, som de anföra den ena gången, och de, som de anföra en annan gång, innebära rena motsägelser. De skäl, som å deras sida anfördes år 1899, motsäga helt och hållet de skäl, som nu framdragas af dem. Men just detta utgör för oss, som förorda en annan förläggningssort än den här ifrågasatta, ett af de mest vägande skälen för att denna fråga är i behof af en ytterligare utredning. Skulle sedan denna utredning visa, att Motala icke är lämpligt härvidlag, ja, då böja vi oss. Det enda vi här vilja, det är att få till stånd en utredning, som är så klar och tydlig, att vi slippa höra sådant tal, som här i dag förekommit.

Herr Hammarskjöld yttrade, att det i detta fall skulle vara farligt att taga elektrisk kraft från vattenfallen i Motala ström för denna reparationsverkstads behof, ty det lär i Motala ström inträffa något, som heter »sorpning». Ja, jag vet nog också, att sådan där sorpning kan förekomma. Men herr Hammarskjöld säger, att denna omständighet, att Motala ström understundom sorpar, bör för oss utgöra en anledning att icke tänka på att använda kraft därifrån för denna verkstads behof. Vi skola för öfrigt, säger han, akta oss för att för detta ändamål utnyttja denna elektriska kraftkälla, hvilken vi i stället kunna med fördel använda för järnvägsdrift. Då, när det gäller järnvägsdrift, där så höga anspråk ställas på kraften, och då ett afstannande af järnvägsrörelsen skulle medföra stora obehag af många slag, då gör det ingenting, att sorpning ibland inträffar, men i fråga om en sådan anstalt som den, hvilken här afses, där en 40 à 50 hästkrafter komma till användning, där medför denna sorpning stor olägenhet! Detta är mycket klara bevis! Dessutom tillade herr Hammarskjöld, artigt nog, att det här gäller en lokalfråga jag talar för. Ja, det erkänner jag; men jag kan väl icke fordra, att representanten för Örebro skall ställa sig här och tala för förläggandet af denna verkstad till Motala — det förstår nog herr Hammarskjöld mycket väl. Men på samma gång vill jag framhålla, att jag icke talat endast för Motalas intressen, det gäller här icke blott Motala stad, utan hela trakten däromkring. Och jag vill därjämte framhålla, att jag icke skulle kämpa för min motion, såsom jag nu gör, om jag icke visste, att det lokala intresset och statsintresset i detta fall sammanfalla — så underligt kan ske någon gång — och det är därför, som jag här vågar taga upp frågan och vågar hoppas, att den skall afgöras i öfverensstämmelse med reservationen. Jag anhåller således, att frågan uppskjutes, så att en verklig undersökning kan komma till stånd — icke en pappersundersökning, som skrifvits ihop på några dagar och som vimlar af motsägelser mot förut gjorda undersökningar, utan en verklig, på reala förhållanden grundad undersökning.

Jag ber, herr talman, att fortfarande få yrka bifall till den af friherre Beck-Friis vid denna punkt afgifna reservationen.

Herr vice talmannen: När fråga förelåg vid 1899 års riksdag om en reparationsverkstad för lokomotiv, då var det icke underligt, att meningarne kunde vara delade rörande den lämpligaste

*Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

*Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

platsen för denna verkstads förläggande. För egen del får jag bekänna, att jag då hade en förutfattad mening, nämligen den, att Motala borde äga ett afgjort företräde framför Örebro i fråga om platsen för denna verkstads anläggning. Emellertid gjordes då — såsom redan under diskussionen blifvit framhållet — en ganska grundlig utredning rörande den lämpligaste platsen för lokomotiv-verkstaden. Jag var en af dem, som var i tillfälle att deltaga i en del af de undersökningar som gjordes, beträffande frågan om de olika platsernas större eller mindre lämplighet i det fallet, och jag fann då, att jag måste afvika från den mening, som jag först hade haft, nämligen att Motala borde äga företrädet.

Det anfördes då, liksom det anföres nu, då det är fråga om att anlägga en vagnreparationsverkstad vid statens järnvägar, att det vore billigare lefnadskostnader i Motala, att det vore mera möjligt att anskaffa billiga bostäder i Motala o. s. v., än som vore förhållandet beträffande Örebro. Hvad de billigare lefnadskostnaderna angår, så har därpå redan svarats, att äfven om det i afscende på dem skulle vara någon skillnad mellan dessa båda platser, torde den skillnaden fort nog utjämnas, ifall det blefve så, att verkstaden i fråga förlades till Motala. Hvad åter angår möjligheten att erhålla billigare bostäder för arbetarne vid denna nya verkstad, så tror jag icke, att man kan säga, att det kan åstadkommas billigare bostäder för arbetarne i Motala än i Örebro. Förhållandet är det, att bostadshyrorna i Örebro icke äro särskildt dyra, i synnerhet uti utkanterna af staden, och där är det väl, som dessa arbetare företrädesvis skola söka sig sina bostäder. Men staten har ett ofantligt godt tillfälle att vid Örebro bereda arbetarne billiga bostäder och egna hem, om den så vill, genom att upplåta bostadslägenheter på den intill Alnängarne omedelbart gränsande kronolägenheten Rynninge. Beträffande lefnadskostnader och bostadshyror synes således intet vara öfrigt att önska beträffande Örebro och inga fördelar där synas saknas, som förefinnas i Motala.

Hvad åter beträffar den kraft, som behöfves för att drifva verkstaden, så är det ju till den frågan reservanten slutligen hänfört sig, i det han låtit alla andra skäl, som blifvit anförda till förmån för Motala, falla och till sist stannat endast vid att begära en utredning om, huruvida det icke skulle vara billigare att erhålla elektrisk kraft i Motala än i Örebro, då man i Motala skulle kunna erhålla sådan från statens vattenfall i Motala ström. Detta kan låta autagligt för alla dem, som icke varit i tillfälle att närmare taga kännedom om, huru det skall gå till att uttaga kraften ur statens vattenfall i Motala ström. Men kommer man dit till platsen och tager i närmare skärskådande, hvilka anläggningar som erfordras för att uttaga kraften, så finner man, att den elektriska kraft, som man skulle erhålla för drifvandet af en verkstad i Motala, kommer att blifva lika dyr, om icke dyrare, än hvad fallet blir i Örebro. Professor Richert har gjort en utredning, hvilken hvar och en, som så önskar, kan taga kännedom om. Denna utredning är vidfogad Kungl. Maj:ts proposition vid 1899 års riksdag angående den då ifråga-

varande verkstadsanläggningen. Af den utredning, som professor Richert sålunda gjort, framgår, att för att kunna på ett tillfredsställande sätt utnyttja statens vattenkraft i Motala ström erfordras först två kraftsystem och vidare stora kostnader i öfrigt för att få fram kraften, hvarjämte man har att vänta trakasserier och processer med enskilda för att kunna få lägga nödiga dammfästen etc. i Motala ström.

Angående anläggning af en vagn-reparations-verkstad för statens järnvägar.
(Forts.)

Det ändamål, för hvilket reservanten nu vill uppehålla frågan om verkstadsanläggningen, är, som nämndt, det att få en utredning, huruvida man icke genom uttagande af statens vattenkraft i Motala ström skulle erhålla billigare drifkraft för verkstaden, än hvad som blir fallet, om den förlägges till Örebro. Jag trodde icke, att den ärade reservanten skulle haft anledning göra försöket att hålla uppe denna fråga endast på en sådan grund. Reservantens mening förfaller helt och hållet genom den utredning, som redan är gjord af professor Richert åren 1898 och 1899 och hvilken, såsom jag tidigare nämnt, bifogats Kungl. Maj:ts proposition vid 1899 år riksdag angående den då ifrågasatta anläggningen.

Jag tror, herr talman, att kammaren fattar det bästa beslutet i att bifalla Kungl. Maj:ts proposition, som nu är tillstyrkt af statsutskottet.

Herr Gustafsson i Mjölby: Herr talman! Herr Hammarskjöld fann det lämpligt att erinra därom, att Motala ligger i Östergötlands län och att af denna anledning de goda östgötarne skulle komma att rösta för saken. Icke dess mindre dristar jag mig att icke blott rösta, utan äfven tala i saken. Tre mina kamrater på östgötabanken ha förut framhållit de goda betingelser, som för ifrågavarande ändamål Motala har att erbjuda beträffande de lokala förhållandena. Denna deras uppfattning stödes för öfrigt af den från järnvägsstyrelsen år 1898 inkomna skrifvelsen rörande undersökningen i denna fråga. Det synes mig därför ofattligt, huru statsutskottet kunnat komma till det resultat, som nu här föreligger. Hade statsutskottet endast haft att tillgå den uppgift, som från järnvägsstyrelsen nu senast i februari ingifvits, skulle det varit helt naturligt, att statsutskottets betänkande resulterat på sätt som skett, men med känedom om den skrifvelse, som, enligt hvad jag förut nämnt, ingick år 1898, synes det mig, som om statsutskottets kläm bort mynna ut på ett helt annat sätt. Ty med de diametralt motsatta uppgifter, som föreligga i järnvägsstyrelsens båda skrivelser 1898 och 1906, synes det mig alldeles uppenbart klart och tydligt, att den här förebrogta utredningen icke är nöjaktig. Kan det dessutom anses vara praktiskt och förenadt med god hushållning med statens medel att förlägga en verkstad, hvarför anläggningskostnaden redan nu beräknas till 700,000 kronor, på en plats, där staten nu är och för framtiden blir hänvisad till att förhyra kraft? Den frågan torde väl åtminstone de flesta besvara med nej. Så blir dock förhållandet, om verkstaden förlägges till Örebro. Där måste nämligen kraft förhyras. Om åter verkstaden förlägges till Motala, har staten att

Angående
anläggning
af en vagn-
reparations-
verkstad för
statens järn-
vägar.
(Forts.)

välja på de tvenne alternativ, som förut äro angifna, nämligen att antingen förhyra redan färdig kraft eller ock att exploatera egen, rik krafttillgång i Motala ström. Endast denna senare omständighet synes mig vara af så afgörande betydelse, Motala till favör, att jag, herr talman, utan tvekan ber att få yrka bifall till friherre Beck-Friis' afgifna reservation om förnyad utredning.

Härmed var öfverläggningen slutad. I enlighet med de därunder gjorda yrkandena gaf herr talmannen proposition dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på afslag å berörda hemställan och bifall i stället till den af friherre J. G. Beck-Friis vid detta moment afgifna reservationen, och förklarade herr talmannen sig anse den förstnämnda propositionen hafva flertalets mening för sig. Men som votering begärdes, blef nu uppsatt, justerad och anslagen en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i första punkten mom. a) af utskottets förevarande utlåtande n:o 28, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren med afslag å utskottets berörda hemställan bifallit den af friherre J. G. Beck-Friis vid detta moment afgifna reservationen.

Voteringen utföll med 127 ja mot 55 nej; och hade kammaren alltså bifallit utskottets hemställan.

Mom. b).

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 2:o).

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lappträsk
m. m.

Kungl. Maj:t hade vidare i statsverkspropositionen föreslagit Riksdagen att till fortsättning af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk samt landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk för år 1907 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 500,000 kronor.

I en af herr G. A. E. Kronlund m. fl. inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 14, hade föreslagits, att Riksdagen till fortsättning af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk samt landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk

ville för år 1907 å riksstaten utom hufvudtitlarna bevilja utöfver det af Kungl. Maj:t äskade belopp 500,000 kronor ytterligare ett belopp af 500,000 kronor.

*Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lappträsk
m. m.
(Forts.)*

Utskottet hemställde, att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts framställning och med afslag å den af herr Kronlund m. fl. i ämnet väckta motionen, måtte till fortsättning af statsbanan från Morjärv öfver Storträsk till Lappträsk samt landsvägen från Boden till Morjärv och vidare från Morjärv till Lappträsk för år 1907 bevilja å riksstaten utom hufvudtitlarna ett anslag af 500,000 kronor.

Utskottets hemställan föredrogs, hvarefter på begäran ordet lämnades till:

Herr Berglund, som anförde: Herr talman, mina herrar! Mycken oro och många bekymmer väckte inom den ort, jag tillhör, meddelandet därom, att i statsverkspropositionen till fortsättning af statsbanan från Morjärv och norrut icke begärdes mera än 500,000 kronor för nästa år. Denna oro och dessa bekymmer hafva tagit sig uttryck i talrika skrivelser och petitioner från denna landsbygds invånare.

Den synpunkt, från hvilken man utgått vid propositionens affattande, synes vara den, att, då för innevarande år icke utgår mer än 500,000 kronor för ändamålet, man icke heller bör för nästa år anslå en högre summa. Ett annat betraktelsesätt synes mig dock böra hafva gjort sig gällande, då det gäller denna järnväg med dess stora politiska och kulturella betydelse samt i betraktande af det ofantligt viktiga stats- och riksintresse, som är förenadt med det snara och skyndsamma bedrifvandet af denna järnvägsbyggnad.

Järnvägsstyrelsen framhåller också på ett öfvertygande sätt de ekonomiska och byggnadstekniska skäl, som tala för ett snabbt fullbordande af denna bana. Det framhålles, att, med de små byggnadsanslag, som nu utgå, det i grund och botten *icke* är sparsamhet med statens medel, som på sådant sätt iakttages. En talare framhöll här, då denna fråga remitterades till utskottet, att man bör spara, och jag förmodar, att han därmed menade, att man skall bygga långsamt. Erfarenheten visar dock, att det *icke* är sparsamhet, som tager sig ett sådant uttryck, utan att man hellre bör gifva ett dylikt förfaringssätt ett annat namn.

Om herrarna slå upp sid. 283 i statsverkspropositionen under sjätte hufvudtiteln och se efter, huru det anslag af 500,000 kronor, som utgår för detta år, skall användas, finna herrarna, att af de sålunda anslagna medlen icke mindre än 430,000 kronor skola utgå till landsvägsbyggnaden. Det blir således icke mer än 70,000 kronor kvar att använda för byggnad af järnvägen. Härutaf inse herrarna, huru långsamt detta järnvägsföretag skulle fortgå. Huru skall det gå till att med 70,000 kronor pr år bygga järnväg? Om anslaget för nästa år äfven kommer att belöpa sig till 500,000 kronor, föreslår

*Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lapträsk
m. m.
(Forts.)*

järnvägstyrelsen, att utaf dessa 500,000 kronor 200,000 kronor skola disponeras för landsvägsbyggnaden. Under sådana förhållanden återstår det ju blott 300,000 kronor för järnvägen. Skall det fortgå på det viset, dröjer det minst 10 år, innan man kommer fram till Lapträsk. Och sedan är det ytterligare 2 mil kvar fram till gränsen. Det torde väl stå klart för alla, att ett sådant tillvägagångssätt är ett stort ekonomiskt felgrepp, då man vet, att denna bana icke blir rentabel, förrän den sammanbundits med finska järnvägsnätet.

Enligt 1904 års järnvägsstatistik uppgingo detta års utgifter och bruttointkomster för bandelen Boden—Morjärv till respektive 2,139 kronor och 723 kronor pr år och bankilometer. Utgifterna för drift och underhåll plus 4 procent af anläggningskostnaden öfverstego för år 1904 inkomsterna med icke mindre än 105,000 kronor. Af statistiken framgår också, att man icke har någon förhoppning, att resultatet skall blifva bättre förr, än sammanbindning skett med den finska järnvägen. Om man betänker denna stora årliga förlust af öfver 105,000 kronor, så framstår väl i sin rätta dager, att hvad man i detta fall kallar sparsamhet just är motsatsen. Jag vill taga ett exempel å ett liknande förhållande. Om man bygger en lång och dyrbar kanalled, som årligen medför en stor förlust, ända till dess man fått den sista delen af kanalen färdig, och åter kommer ut i klar sjö, så bör det väl vara klart, att det är ett rätt och sundt förfaringssätt att snarast möjligt genombryta den sista lilla jordremsan i stället för att här »spara».

Men det är icke endast ekonomiska och byggnadstekniska skäl, som talar för det snara fullbordandet af nu ifrågakommande järnväg, utan det finnes äfven sociala och kulturella skäl härför, hvilka äro af den största betydelse. Uti en till Konungen ingifven petition har denna landsändas invånare, den svenska finnbygdens befolkning, framhållit de stora förmåner, som invånarne på östra sidan om Torneälven åtnjuta därigenom, att de sedan åratals haft järnvägsförbindelse. De våra känna alltför väl den mäktiga häfstång till framåtskridande, som en järnväg alltid innebär, och de intagas naturligtvis af missmod och hopplöshet; de känna sig tillbakasatta och lämnade åt sitt öde. Men det är en oafvislig plikt för staten att se till, att en sådan känsla icke insmyger sig i våra gränsbygder. Jag vill i detta sammanhang erinra om den våldsamma agitation, som den finska tidningen Kaiku på sin tid bedref i dessa trakter. Staten måste oeftergifligen se till, att den icke själf bereder mark för en dylik agitation.

Man får här i kammaren så ofta höra, och särskildt framhölls det nyss vid behandlingen af frågan om förläggande af vagnreparationsverkstaden till Örebro, att lokalpatriotiska skäl blåsas upp såsom riksviktiga, då det gäller för den ena eller andra landsändan att få en fördel. I detta fall tror jag emellertid, att herrarna måste medgifva, att det icke är lokalpatriotiska skäl, utan att det är statsintressen utaf den mest genomgripande betydelse, som här äro för handen. Alla skäl tala här för ett snabbt fullbordande af vår gränsbana; ekonomiska, byggnadstekniska, sociala och kulturella. Från militärt

håll har ju framhållits, att banan icke bör byggas öster om Kalix älf, innan Bodenbefästningen påbörjats. Detta villkor är ju redan uppfyllt. Riksdagen går måhända inom kort att bevilja en summa af 1,575,000 kronor till Bodenfästningen. Jag tror, att den half-millionen placerats på orätt sätt och att det i allo vore ett bättre och riktigare tillvägagångssätt, om dessa penningar användes för detta järnvägsbygge i stället för att placeras i fästningsbyggande. För min del tror jag, att man här med fullt fog kan tillämpa orden: Det ligger fara i dröjsmål.

Vi hafva kanhända redan dröjt alltför länge. Sedan tre år tillbaka är den finska järnvägen färdig till Torneå, under det vi ännu befinna oss 6 mil eller mera från gränsen. Jag vänder mig till kammaren med en varm och vördsam vädjan, att kammaren måtte se denna sak icke blott från en ohållbar och ensidig sparsamhetssynpunkt, utan från den verkligt upphöjda och fosterländska synpunkten af att binda denna gränsbygd fast med stålband vid allt Sveriges land. Jag tror, att kammaren då äfven skall handla ekonomiskt riktigt och förutseende.

Herr talman, jag yrkar bifall till den af herr Kronlund väckta motionen.

Häruti instämde herr *Nordström*.

Herr Zetterstrand: Det synes mig i likhet med den föregående talaren, som om alla skäl tala för, att detta järnvägsbyggnadsarbete bedrifves snabbare, än hittills skett. Jag vill icke drista mig till att yrka, att för ändamålet i år beviljas större anslag, än Kungl. Maj:ts föreslagit, men jag begagnar tillfället att till regeringen rikta en anmodan att för framtiden äska högre anslag för banans byggande, än hittills varit fallet.

Med herr Zetterstrand förenade sig herr *Lindhagen*.

Herr vice talmannen: Herr talman! Jag är för min del öfvertygad om, att vi litet hvar hysa en sådan önskan, som herr Zetterstrand nyss uttalade. Men såsom redan blifvit i Kungl. Maj:ts proposition vid denna punkt omnämndt, hafva vi att motse många anslagsbehof, och det blir icke lätt att tillfredsställa dem alla.

Sedan några år tillbaka råder det mellan Riksdagens båda kamrar liksom en tyst öfverenskommelse, att kostnaderna för banan från Morjärv till Lappträsk och dess fortsättning till riksgränsen — hvilken slutpunkten där än må blifva — skola bestridas med anslagsmedel och icke med lånemedel. Orsaken till denna öfverenskommelse torde väl vara den, att man haft klart för sig, att järnvägen ända från Boden till riksgränsen under lång framtid skall blifva en i ekonomiskt hänseende dålig bana.

Den förste ärade talaren, som ju är från den trakt denna bana närmast berör, sade, att alla skäl tala för ett snabbare byggnadsarbete, än som nu låter sig göra med de små anslag, som lämnats

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lappträsk
m. m.
(Forts.)

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lappträsk
m. m.
(Forts.)

af nästföregående Riksdag och föreslagits af Kungl. Maj:t för år 1907, och han åberopade därvid ekonomiska, sociala och kulturella skäl. Jag vill gifva honom rätt beträffande de sociala och kulturella skälen, men jag ber honom närmare betänka, om han har fullt rätt, från ekonomisk och äfven statsekonomisk synpunkt sedt. Staten har gjort stora uppoffringar för åstadkommande af järnvägskommunikationer i öfre delen af vårt land och bör fortsätta därmed, men om man betänker hvilka ofantliga sträckor statsbanor i Norrland, som lämna ett i ekonomiskt hänseende ytterst klen resultat, så tror jag, att man af den omständigheten skall känna sig manad att något mera sakta bedrifva arbetet, än som gjordes, så länge man befann sig söder om Boden och norra tvärbanan. I hvarje fall kunna vi ju vara öfverens därom, att om statens finansiella ställning framdeles blir gynnsammare, än den nu synes vara, skall Riksdagen nog känna sig villig att öka på byggnadsanslaget, så att arbetet kan skrida fram fortare till riksgränsen, än som kan ske med de anslag, hvarom nu är fråga.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till statsutskottets hemställen, som ju innebär ett tillstyrkande af Kungl. Maj:ts proposition.

Herr Kronlund: Herr talman, mina herrar! Jag kan väl förstå dem, som ställa sig på den ståndpunkten, att de icke alls vilja vara med om byggande af järnväg till vår östra gräns. Sådana finnas, tyvärr, ganska många, i synnerhet i medkammaren. De mena nämligen, att man genom denna järnväg skapar en infartsväg för en anfallande fiende där uppe. Detta är ju en åsikt, som är något föråldrad. Men jag kan icke förstå dem, som i likhet med herr vice talmannen vilja vara med om att framdraga en bana till gränsen, men genom beviljande af dessa små anslag önska uppskjuta tidpunkten för järnvägens fullbordan till en långt aflägsen framtid. Denna ståndpunkt, som af honom och många andra försvaras med att vi måste spara, ty vi hafva icke råd, har vid många tillfällen skarpt och kraftigt motsagts. Först och främst har invändts, att ett dylikt tillvägagångssätt från järnvägsekonomisk synpunkt sedt är en miss-hushållning, hvilket ytterligare betonats och understrukits af järnvägsstyrelsen i dess sista skrifvelse till Kungl. Maj:t. Det måste vara en miss-hushållning att på detta sätt plottra bort byggnadsanslaget i små summor. Den årliga kostnaden för administration af järnvägsbyggnaden blir ju, såsom järnvägsstyrelsen mycket riktigt anmärker, ungefär lika dyr, vare sig man bygger för mindre eller större summor.

För min del har jag äfven från statsfinansiell synpunkt en uppfattning, motsatt herr vice talmannens. Jag anser nämligen det vara förlustbringande att på detta sätt fördröja banans framdragande till gränsen eller åtminstone till Lappträsk. Boden—Morjärv-banan kan aldrig medföra någon nämnvärd inkomst för statsverket, förrän den blifvit framdragen till gränsen eller åtminstone till Lappträsk, som är inkörsporten till Tornedalen. Då kan banan förmedla trafik till och från denna folkrika, bördiga ådal, dessförinnan ligger den

orenteabel, och icke nog med det, den torde för hvarje år medföra en direkt förlust för statsverket. Man får vidare icke glömma, att denna bana, när den blifvit färdig, kommer att få egenskapen af transitobana och utan tvifvel därigenom medföra afsevärd inkomst för staten.

Slutligen vill jag framhålla den för mig viktigaste synpunkten, nämligen den kulturella och nationella. Från denna synpunkt är det för mig af stor betydelse, att banan blir färdig inom rimlig tid. Vi få komma ihåg, att med dessa årliga anslag af 500,000 kronor blir icke banan färdig till Lappträsk förrän år 1915 och kan icke vara framdragen till riksgränsen förrän år 1921 eller 1922, d. v. s. 18 eller 19 år senare än den finska stambanan, som redan år 1903 öppnats för trafik till vår gräns.

Det hjälper icke att som herr vice talmannen söka lugna oss med, att en gång i framtiden, då vi få bättre tider, skola vi få större anslag. Enligt min öfvertygelse få vi icke på länge sådana tider, att någon större frikostighet, om herrarna vilja kalla det så, kan öfvas gentemot ett och annat. Vi befinna oss uti en — i både figurlig och egentlig bemärkelse — löneregerings- och nybyggnadsperiod, hvarunder enligt mitt förmenande kommer att tagas i anspråk allt, som kan frampressas ur statskassan.

Detta sagdt i förbigående. Enligt mitt förmenande ligger det och har länge legat en stor fara i att på detta sätt lämna vår finskspråkiga gränstrakt isolerad från moderlandet, och särskildt med hänsyn till att de finska nationalitetssträfvandena, hvilka öppet proklamera den satsen i sin press, att språkgränsen äfven bör vara den politiska gränsen, visserligen icke direkt understödjas af vårt grannland i öster, men icke heller tystas ned — och detta är ju en underlåtenhet, som redan i och för sig är ganska vältalig. Min bestämda och lifliga öfvertygelse är, att ju längre vi dröja, dess värre bli förhållandena där uppe i nu påpekade afseenden. Stora ansträngningar göras ju både från statens och de enskildes sida för att där uppe bereda mark för den svenska kulturen och på det sättet värna om vår norra gräns. Men låten nu årtionden förflyta, mina herrar, till dess att banan blir färdig, under hvilken tid den finska gränsbefolkningens ekonomiska intressen och därmed äfven de andliga intressena, som i så mångt och mycket redan nu genom språket äro knutna vid Finland, flyttas öfver till detta land och så småningom knyts vid detsamma, så få vi se, hur mycket sedan återstår af Sverige där uppe, när vår svenska försiktighet en gång låter banan komma fram till gränsen. Min lifliga och bestämda och på djupgående kännedom om förhållandena där uppe grundade åsikt är den, att det ligger en fara i att dröja härvidlag. Det duger icke att gentemot dessa synpunkter försvara sig med, att »vi ha icke råd, vi måste spara»; jag säger, att vi ha tvärtom icke råd att på detta sätt göra oss skyldiga till ett ur nationell synpunkt olycksdigert dröjsmål, ett dröjsmål, som tillika ur järnvägsekonomisk synpunkt är en misshushållning och ur statsfinansiell synpunkt förlustbringande.

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lappträsk
m. m.
(Forts.)

Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lappträsk
m. m.
(Forts.)

Det är på dessa skäl, mina herrar, som jag ber att för min del få yrka bifall till den af mig med flera gjorda framställningen.

I detta anförande instämde herrar *Hörnsten, Ahlstrand, Bromée* i Billsta, *Nydal, Lundström, Andersson* i Baggböle och *Enander*.

Herr Sjö: Den talare, som just nu slutat sitt anförande, yttrade, att det låge en stor fara i att fördröja denna järnvägsbyggnad genom att lämna alltför små anslag till densamma. Han kunde emellertid icke framdraga några andra skäl, än att man borde fortare söka kultivera den del af öfre Norrland, som beröres af järnvägen. Men hvad denna kultivering beträffar, tror jag sannerligen icke mycket därpå, det må han ursäkta mig, att jag säger. Ty hvad man vill kultivera där uppe i Norrland, det är malmfyndigheterna — och dem söker man ju taga bort så fort som möjligt — men där i denna del af Norrland, hvarom här är fråga, vet jag icke, att man funnit några dylika fyndigheter. Visserligen ha våra dalgångar där blifvit uppodlade, men resultatet af dessa kultiveringssträfvanden är ju icke så lyckligt, åtminstone har det icke varit så hittilldags, och jag tror icke, att det blir det hädanefter heller. Sorgligt nog, är det nämligen så, att de klimatologiska förhållandena där uppe lägga sådana hinder i vägen, att man där icke kan åstadkomma, hvad man så gärna önskar.

Den föregående talaren yttrade vidare, att kostnaderna för ledningen och tillsynen af våra järnvägsbyggnader blir lika stor, om man bygger långsamt, som om man bygger fortare, det vill säga om man bygger med mindre kapital, som om man bygger med större. I det afseendet vill jag emellertid erinra honom om, huru det gick till, när riksgränsbanan byggdes. Där forcerades arbetet i högsta grad och där utkastades orimliga kostnader, enligt mitt förmenande alldeles onödigtvis, emedan man saknade både ledning, tillsyn och beräkning, hvilket man icke behöfver sakna, när man bygger sakta, men väl. Jag behöfver icke erinra den ärade talaren om, att den järnvägen, från Gellivara till riksgränsen, skulle enligt det uppgjorda kostnadsförslaget kunna byggas för, vill jag minnas, 21,000,000 kronor, men att den verkliga kostnaden i stället uppgick till omkring 34,000,000 kronor, eller ungefär 13,000,000 mera, än hvad som enligt kostnadsförslaget beräknats. Jag har talat med personer, som varit med om byggandet af denna järnväg, icke allenast järnvägsingenjörer, utan äfven menige man, och de hade sådana historier att berätta om detta järnvägsbygge, att man verkligen icke kan tala om dem; men förtjänat pengar hade de, ehuru på ett sätt, som jag icke tror, att någon ärlig svensk man vill vidare uppmuntra. Det är med tanke härpå, som det synes mig, att man bygger säkrast och förständigast, om man härvidlag nöjer sig med rimliga proportioner hvarje år, synnerligast som, hvilket också järnvägsstyrelsen säger, man knappast kan inom den närmaste tiden beräkna några inkomster af den järnvägen. Det synes mig, och den ärade motionären skall

helt säkert själf finna detsamma, att man här måste gå försiktigt till väga och icke forcera detta arbete.

Den ärade talaren berörde äfven ett annat skäl, som här spelar in, och han sade, att det talats om detta skäl i Första Kammaren, och det var, att man fruktade för faran af en invasion. Jag får säga, att oakadt jag icke tillhör Första Kammaren, så ligger det icke allenast för mig, utan, såsom jag tror, för hvar och en svensk man nära till hands att frukta en sådan fara från vår östra granne. Bredvid den nu ifrågavarande järnvägen skall man anlägga en bred landsväg, men en sådan landsväg innebär något nytt i vårt järnvägsbyggande, som man funnit på nu. Om denna landsväg skall blifva nyttig för vårt land eller för ett annat land, det är en sak, som framtiden får utvisa. Nog af, jag har hört fackmän, militärer och sakkunnige uttala sig mot denna landsvägsbyggnad. Jag har såväl inom utskottet som äfven här i kammaren gjort hvad jag kunnat för att denna landsväg icke skulle komma till stånd, men min röst har förklingat ohörd och den har icke gjort den verkan, som jag önskat. Vi stå nu emellertid inför detta anläggningsföretag och slippa nog icke undan detsamma, men just därför bör man här gå försiktigt fram.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr Starbäck: Herr talman! Då jag icke deltagit i det statsutskottets beslut, på hvilket detta betänkande hvilar, anser jag det vara min skyldighet att med några ord angifva min ståndpunkt i frågan, och jag vill då på samma gång söka att något bemöta den siste ärade talaren.

Han sökte att reducera helt och hållet till noll och intet värde det kulturella skäl, som talar för ett bifall till herr Kronlunds motion. Han ansåg, att en kultivering af de trakter, hvarom det här är fråga, knappast på något sätt kunde vara möjligt. Jag ber honom då att i alla fall tänka efter: skulle det icke vara ett mål, som vi med all kraft borde sträfvä efter, nämligen att söka understödja just det kulturella arbete, som bland annat folkhögskolan där uppe i dessa aflägsna trakter har? Särskildt nu efter det gångna årets händelser synes det mig just från fosterländsk synpunkt ligga ännu större vikt uppå, att vi med all makt söka främja den svenska kulturen där uppe och skydda den mot inflytandet från östern. Men om vi gå så långsamt fram med denna järnvägsbyggnad, som meningen nu är, torde det verkligen vara fara i dröjsmål.

Jag undrar vidare, om det är riktigt att här tala om riksgränsbanan. Är det icke på tiden, som sorglig i åminnelse, finge hvila i sin graf? Det är väl i alla fall icke nödvändigt, att alla banor skola byggas på samma sätt som den; skulle man icke kunna tänka sig, att erfarenheterna från byggandet af riksgränsbanan skulle verka så, att den bana, hvarom här är fråga, just därför kunde byggas billigare och utan sådana förhållanden, som den ärade talaren på smålandsbänken antydde.

Dessa skäl äro, som sagdt, för mig bestämmande härvidlag.

*Angående
fortsättning
af statsbanan
från Morjärv
till Lappträsk
m. m.
(Forts.)*

Hvad slutligen det beträffar, att vi skulle vara rädda för en invasion från öster, så borde vi ju i sådant fall rifva upp den sträcka af banan, som redan nu är färdig, ty ju närmare gränsen vi komma med banan, dess farligare är det ju. Men i ett yrkande i sådan riktning skulle väl icke ens herr Sjö förena sig.

Jag ber således, herr talman, att få instämna med herr Kronlund i hans yrkande på bifall till den af honom med flere afgifna motionen.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad, framställde herr talmannen i öfverensstämmelse med de yrkanden, som därunder förekommit, propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels och på afslag därå och bifall i stället till den af herr Kronlund med flere i ämnet väckta motionen; och sade sig herr talmannen finna den förstnämnda propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl, i anledning hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs denna voteringsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i andra punkten af utskottets förevarande utlåtande n:o 28, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

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

Omröstningen utvisade 112 ja mot 62 nej, hvadan utskottets hemställan af kammaren bifallits.

Punkterna 3:o och 4:o.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

§ 9.

Å föredragningslistan fanns härupå upptaget statsutskottets utlåtande n:o 29, i anledning af gjorda framställningar angående personalen vid statens järnvägar.

Punkterna 1:o och 2:o.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

Punkten 3:o.

Kungl. Maj:t hade föreslagit Riksdagen medgifva:

att ett tillfälligt lönetillägg af 60 kronor, för år räknadt, finge under år 1906 af trafikmedel tilldelas de inom järnvägsstyrelsen anställda kontorsbiträden och de betjante vid statens järnvägars distrikt och ångfärja, som åtnjote en aflöning af 1,080 kronor och därunder, med undantag dock af den personal, som på grund af Kungl. Maj:ts bref den 22 juni 1904 uppflyttats i högre löneklass utan att, enligt de för uppflyttning i löneklass gällande allmänna grunder, hafva varit från och med år 1906 berättigad till dylik uppflyttning;

att därutöfver ett tillfälligt lönetillägg af ytterligare 60 kronor för år finge under år 1906 af trafikmedel tilldelas de af ifrågasvarande kontorsbiträden och öfriga betjante, som voro stationerade i Stockholm, Liljeholmen, Karlberg, Tomtebodas, Norrtull, Albano och Värtan samt, hvad banafdelningen anginge, jämväl bevakningspersonalen utmed linjen mellan nämnda stationer;

att sistnämnda lönetillägg jämväl finge tillkomma den i kungl. brefvet den 22 juni 1904 omförmälda personal;

samt att båda nu ifrågasvarande lönetillägg icke skulle utgöra hinder för uppbärande af vare sig särskildt tilläggsarfvode eller aflöningsförbättring, som enligt gällande bestämmelser kunde tillerkännas vissa tjänsthafvare, eller, därest allmänt dyrtidstillägg skulle tilldelas statens tjänstemän och betjante, sådant dyrtidstillägg, hvilket dock icke finge beräknas å förberörda lönetillägg.

I anledning af denna Kungl. Maj:ts framställning hade i Andra Kammaren följande två motioner blifvit väckta, nämligen:

motionen n:o 24, af herr *H. Lindqvist m. fl.*, hvilka hemställt, att Riksdagen, med ändring af hvad Kungl. Maj:t i ärendet föreslagit, ville besluta:

att ett tillfälligt lönetillägg af 120 kronor, för år räknadt, måtte under år 1906 af trafikmedel tilldelas de inom järnvägsstyrelsen anställda kontorsbiträden och de betjante vid statens järnvägars distrikt och ångfärja, som åtnjote en aflöning af 1,200 kronor och därunder, detta gällande jämväl den personal som på grund af Kungl. Maj:ts bref af den 22 juni 1904 uppflyttades i högre löneklass utan att, enligt de för uppflyttning i löneklass gällande allmänna grunder, hafva varit från och med år 1906 berättigad till dylik uppflyttning;

att därutöfver ett tillfälligt lönetillägg af ytterligare 60 kronor för år måtte under år 1906 af trafikmedel tilldelas de af ifrågasvarande kontorsbiträden och öfriga betjante, som vore stationerade i Stockholm, Liljeholmen, Karlberg, Tomtebodas, Norrtull, Albano, Värtan och stationerna från och med Bräcke och norr därom, samt, hvad banafdelningen anginge, jämväl bevakningspersonalen utmed linjen mellan nämnda stationer äfvensom de kontorsbiträden och öfriga betjante, som vore stationerade i Göteborg och Malmö;

att äfven sistnämnda lönetillägg måtte tillkomma den i kungl. brefvet af den 22 juni 1904 omförmälda personalen; samt

att båda nu ifrågasvarande lönetillägg icke skulle utgöra hinder för uppbärande af vare sig särskildt tilläggsarfvode eller aflönings-

förbättring, som enligt gällande bestämmelser kunde tillerkännas vissa tjänsthafvare, eller, därest allmänt dyrtidstillägg skulle tilldelas statens tjänstemän och betjante, sådant dyrtidstillägg, hvilket dock icke finge beräknas å förberörda lönetillägg;

samt motionen n:o 66, hvaruti herr *F. O. Berg* i Göteborg hemställt:

att Riksdagen, med ändring af hvad Kungl. Maj:t i ärendet föreslagit, ville medgifva, att ett tillfälligt lönetillägg af 120 kronor, för år räknadt, finge under år 1906 af trafikmedel tilldelas de inom järnvägsstyrelsen anställda kontorsbiträden och de betjante vid statens järnvägars distrikt och ångfärja, som åtnjöte en aflöning af 1,200 kronor och därunder, med iakttagande af att den personal, som på grund af Kungl. Maj:ts bref den 22 juni 1904 uppflyttats i högre löneklass utan att, enligt de för uppflyttning i löneklass gällande allmänna grunder, hafva varit berättigad till dylik uppflyttning, endast erhöle 60 kronor; samt

att detta lönetillägg, på sätt Kungl. Maj:t föreslagit, icke skulle utgöra hinder för uppbärande af vare sig särskildt tilläggsarfvode eller aflöningsförbättring, som enligt gällande bestämmelser kunde tillerkännas vissa tjänsteinnehafvare, eller, därest allmänt dyrtidstillägg skulle tilldelas statens tjänstemän och betjante, sådant dyrtidstillägg, hvilket dock icke finge beräknas å förberörda lönetillägg.

I sammanhang härmed hade utskottet till behandling förehaft jämväl nedannämnda, likaledes i Andra Kammaren väckta motioner, nämligen:

motionen n:o 100, hvaruti herr *E. A. Nilson* i Örebro hemställt:

att Riksdagen behagade besluta att af järnvägstrafikmedel tilldela vid statsbanorna anställda lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter ett beklädnadsbidrag för år 1906 af 60 kronor;

samt motionen n:o 87, i hvilken herrar *E. L. Camitz* och *F. O. Berg* i Göteborg hemställt:

att Riksdagen måtte besluta, att, i afvaktan på den blifvande löneregleringen, åt hvar och en af statens järnvägars tjänstemän vid distrikten, som enligt innevarande års ordinarie stat åtnjöte arfvode af 1,500 kronor och därunder, äfvensom åt hvar och en af de tjänstemän i järnvägsstyrelsen, som uppbure arfvode af 1,800 kronor och därunder måtte för år 1906, förutom dyrtidstillägg, beviljas en särskild lönefyllnad af 300 kronor.

Utskottet hemställde

a) att Riksdagen måtte på det sätt bifalla Kungl. Maj:ts förvarande framställning äfvensom den af herr Lindqvist m. fl. väckta motionen och herr Bergs i Göteborg motion n:o 66, att Riksdagen medgafve, att ett tillfälligt lönetillägg af 60 kronor, för år räknadt, måtte under år 1906 af trafikmedel tilldelas de inom järnvägsstyrelsen anställda kontorsbiträden och de betjante vid statens järnvägars distrikt och ångfärja, som åtnjöte en aflöning af 960 kronor eller därunder, med undantag dock af den personal, som på grund af Kungl. Maj:ts bref den 22 juni 1904 uppflyttats i högre löneklass utan att, enligt de för uppflyttning i löneklass gällande allmänna

grunder, hafva varit från och med år 1906 berättigad till dylik uppflyttning, samt att detta lönetillägg icke skulle utgöra hinder för uppbärande af vare sig särskildt tilläggsarfvode eller afföningsförbättring, som enligt gällande bestämmelser kunde tillerkännas vissa tjänsthafvare, eller, därest allmänt dyrtidstillägg skulle tilldelas statens tjänstemän och betjante, sådant dyrtidstillägg, hvilket dock icke finge beräknas å förberörda lönetillägg;

b) att herr Nilsons i Örebro motion icke måtte af Riksdagen bifallas; samt

c) att den af herrar Camitz och Berg i Göteborg väckta motionen n:o 87 icke heller måtte vinna Riksdagens bifall.

Efter föredragning till en början af utskottets under *mom. a)* gjorda hemställan yttrade

*Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.*

Chefen för civildepartementet herr statsrådet Schotte: Herr talman! Då statsutskottet i föreliggande punkt icke funnit sig kunna biträda Kungl. Maj:ts förslag och sålunda ännu mindre en del väckta motioner om lönetilläggs meddelande utöfver Kungl. Maj:ts förslag, skall jag be att få yttra några ord.

Kammaren känner af statsutskottets betänkande och Kungl. Maj:ts förslag, att skillnaden mellan dem hufvudsakligen hänför sig till två punkter. Medan sålunda Kungl. Maj:t föreslagit, att löneklassen 1,080 kronor skulle komma i åtnjutande af ett tillfälligt lönetillägg å 60 kronor, har statsutskottet velat, i år liksom föregående år, stanna vid löneklassen 960 kronor. Den andra skillnaden är, att Kungl. Maj:t föreslagit, att därutöfver, inom samma gräns, 1,080 kronor, ett extra lönetillägg af 60 kronor skulle tillerkännas den personal, som är stationerad i Stockholm och dess omnejd. Det första af statsutskottets skäl för afstyrkande är det, enligt utskottets mening synnerligen olämpliga i att år efter år, än för den ena och än för den andra klassen af järnvägspersonalen, vidtaga tillfälliga förändringar och förbättringar i afföningsvillkoren. Detta är en sak, som också i yttrandet till statsrådsprotokollet framhållits och som har sin riktighet. Det är emellertid en princip, som statsutskottet själf frångått såväl i år som i fjol, då utskottet för löneklassen 960 kronor föreslagit ett dylikt tillfälligt lönetillägg. Tiden springer ibland förbi lönerogeringarna, och fallande penningevärde och en stegring af alla pris samverka understundom till att göra lönerna otillräckliga. Det kan då icke vara annat än riktigt att genom tillfälliga lönetillägg, i afbidan på en definitiv lönerogering, söka ordna förhållandena.

Det andra af utskottet anförda skälet är, att en lönerogering så snart förestår för järnvägspersonalen. Det är känt, att en kommitté är tillsatt och att denna kommitté redan till nästa års Riksdag kan förväntas inkomma med förslag till fullständig lönerogering vid statens järnvägar. Men detta förhållande har just utgjort ett skäl för Kungl. Maj:ts regering att icke tänka på en mera detaljerad och omfattande reglering för järnvägspersonalen

Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)

utan nöja sig med att föreslå tillfälliga lönetillägg för den personal, som syntes däraf vara mest i behof. Det kan visserligen icke hjälpas, att denna form för löneförbättring i viss mån och i vissa gränsfall kan blifva mindre rättvis. Men det syntes icke vara möjligt att i lönefrågans nuvarande läge vidtaga andra åtgärder än att ännu ett år fortgå med tillfälliga lönetillägg. Till följd af löneregleringskommitténs tillkomst är det säkerligen blott för innevarande år, som dylika lönetillägg behöfva ifrågakomma.

Så väl statsutskottets sistberörda skäl som hvad statsutskottet anfört om den ringa prisstegringen från 1904 till 1905, synes mig böra bedömas hufvudsakligen från synpunkten af behofvet af en löneförbättring för viss järnvägspersonal. Finnes det ett behof, att denna personal, i den omfattning Kungl. Maj:t föreslagit, tillerkännes ett särskildt lönetillägg, kan det icke vara riktigt, att statsmakterna på grund af formella skäl eller med hänvisning till ett snart förväntadt framtida ordnande af löneförhållandena uppskjuta tillgodo-seendet af järnvägsfolkets lönebehof. Med afseende på detta behof är det hufvudsakligen i två hänseenden som det gäller att företaga en närmare undersökning, nämligen:

1) är den klass, som har 1,080 kronors lön i behof af ett särskildt lönetillägg? och

2) är därutöfver personalen i Stockholm och omnejd i behof af ett extra lönetillägg?

Hela den personal, som med statsutskottets förslag icke skulle komma i åtnjutande af lönetillägg, utgör 469 personer. Statsutskottet har i betänkandet upptagit en tablå öfver dem, däri utskottet — förmodligen för att visa, att behofvet af lönetillägg icke skulle vara så trängande — medtagit dyrtidstillägget. Frågan om dyrtidstillägg för innevarande år är ju ännu icke behandlad af Riksdagen, men jag ser i statsutskottets nämnda åtgärd ett glädjande bevis för, att utskottet jämväl för i år ämnar föreslå dyrtidstillägg, och det är en sak, som jag ber att få taga fasta på. Emellertid må jag räkna med dyrtidstillägget. Det framgår då af denna tabell, att de som hafva öfver 2,000 kronor endast äro tolf lokomotivförare. De personer, som hafva mellan 1,900 och 1,700 kronor i löneförmåner äro 204, medan 200 hafva under 1,400 kronor i löneinkomst. Af de personer, som hafva omkring 1,800 kronor, äro 134 lokomotivförare och några få konduktörer, medan de senare i allmänhet hafva löner mellan 1,700 och 1,800 kronor.

Det bör dock här tagas i betraktande, att vid denna löneberäkning milpenningar medtagits. Dessa utgöra 400 kronor för lokomotivförare och 192 kronor för konduktörer. Milpenningarna böra dock icke till hela sitt belopp, synes det mig, medräknas i fråga om löneförmåner. Milpenningarna äro nämligen en ersättning för att de personer, som åtnjuta förmånen af dessa, under en stor del af sin tjänstgöringstid måste vistas utom sitt hem, hvilket gifvetvis medför ökade utgifter för vivre; de måste äta på järnvägsrestauranter eller inackorderingsställen, med ett ord utom hemmet, och det ökar naturligtvis utgifterna för deras dagliga lefnadsbehof.

Dessutom, om än, såsom jag måste medgifva, en lokomotivförare i allmänhet måste anses ha det ganska bra, så bör detta icke utgöra något skäl för att utesluta en del andra inom samma löneklass från en välbehöflig löneförbättring. Lokomotivförarnes tjänstgöring är ju särdeles ansträngande och ansvarsfull. Särskilda kompetensvillkor fordras af dem, och det kan icke ur trafiksäkerhetens synpunkt vara tillrådigt och lämpligt att hålla lokomotivförarne alltför nära ett existensminimum. Deras yrke medför lätt ohälsa, och det är ur alla synpunkter viktigt, att denna personal har en tämligen god lön. Jag tror därför, att den omständigheten, att några lokomotivförare hafva rätt goda lönevillkor, icke bör utgöra ett skäl för att icke med lönetillägg tillgodose den stora massan af järnvägsbetjante inom samma löneklass, som kommer till mycket lägre löneförmåner, oftast till allenast omkring 1,400 kronor.

Det är väl antagligt, att för ogifta järnvägsbetjante lönerna kunna vara någorlunda skäliga, ehuru det måste tagas i betraktande, att dessa betjante få lefva ute, få intaga sina måltider på enskilda inackorderingsställen, hvilket blir dyrbart. Emellertid måste en löne reglering sådan som den nu ifrågavarande, äfven om den kommer i form af ett särskildt lönetillägg, utgå icke från behovet hos ogifta personer, utan från behovet hos personer med familj. Det är naturligtvis en styrka hos personalen och ur alla synpunkter önskvärdt, om den kan bilda familj. Den kommer då i »mera ordnade» förhållanden och får i allmänhet en starkare ansvarskänsla.

För att vinna några hållpunkter vid beräkningen af lefnads-kostnaderna, kan man ur prisstatistiken draga någorlunda goda slutsatser, ehuru de icke kunna blifva alldeles exakta. Åtskilliga jämförelser kunna också göras med en del likställda klasser. Jag har här en beräkning från kommerskollegium, som är gjord för några år sedan. Den afser landsorten, d. v. s. hela landet utom Stockholm, och är grundad på uppgifter från 40 lands- och stadskommuner i olika delar af riket. Denna uppgift slutar på en summa af 1,225 kronor, som således skulle beteckna en arbetarefamiljs om 5 personer årliga utgiftsstat. Därtill kommer för järnvägsbetjänningen en del pensionsavgifter och andra utgifter, så att för järnvägsbetjänningen omkring 1,500 kronor kunna anses erforderliga för en familj af nyss angifna storlek. Det är då beräknadt, att familjen skall hafva ett rum och kök, hvartill hyran är tagen till 150 kronor. Det är gifvet, att flera bland denna personal böra kunna göra anspråk på något större komfort och vilja hafva två rum och kök. I sådant fall måste man tillägga 100 kronor, hvarigenom man kommer till ett belopp af 1,600 kronor. Dessa siffror måste dock betraktas såsom minimibelopp för personer i den ställning, hvarom här är fråga.

Beträffande prisstegringen på vissa födoämnen har utskottet framhållit, att den vore »så föga betydande», att den ingalunda kunde motivera en förhöjning enligt Kungl. Maj:ts förslag. Af uppgifter, hämtade hos kommerskollegium, framgår, att prisstegringen från juli 1904 till samma tid 1905 uppgått till, för smör 4,8, för rågmjöl 5,6, för nötkött 1,1, för salt fläsk 8, för salt sill 8,3, för

*Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

Angående
öfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)

kaffe 4,5 och för bitsocker 8,1, eller i medeltal till omkring 6 procent. Var således i fjol ifrågavarande löneklass, 1,080 kronor, skäligen tillgodosedd med dåvarande lön och således icke af behof af det extra lönetillägg, som nu är föreslaget, så torde just omförmälda prisstegring vara ett motiv för att öka lönerna med de 60 kronor, som nu af Kungl. Maj:t föreslagits och som ju äro något mindre än 6 procent af lönen. De beräkningar och siffror som nu anförts hänföra sig till landsorten. I fråga om Stockholm finner man att, om man tager arméns portionsstat under 1905 till beräkningsgrund, kostnaden för en man utgör 60,8 öre per dag. Beräknar man då i enlighet härmed och tager dagkostnaden för hustrun till $\frac{4}{5}$, hvardera af tre barn till $\frac{2}{5}$, så är man uppe vid en summa af nära 666 kronor för hela familjen.

Ofvan angifna dagkostnad öfverensstämmer ungefär med de uppgifter, som för 1903 och 1904 lämnats af fångvårdsstyrelsen beträffande intagna fångar å fängelserna i Stockholm och af medicinalstyrelsen rörande Stockholms hospital eller respektive 50,3 och 46,9 öre per dag och person. Sedermera har emellertid en afsevärd prisstegring ägt rum och det är uppenbart, att dylika inrättningar, som de ofvan angifna, hvilka äro i tillfälle att göra partiinköp, komma i ett betydligt gynnsammare läge än den enskilda arbetarefamiljen, som måste köpa och lefva för dagen.

Hyrorna i Stockholm uppgå enligt senaste uppgifter i medeltal till 289 kronor för ett rum och kök och för två rum och kök till 480 kronor, under det att priset för ett rum och kök belöper sig, i Göteborg till 198 kronor och i Malmö till 174 kronor. Stockholm ligger således, som hvar och en känner, betydligt öfver andra orter i landet rörande hyrespris.

Enligt en tillgänglig uppgift, som ju icke omfattar all järnvägspersonal i Stockholm, bo för närvarande af järnvägsbetjante 140 uti ett rum och kök och 78 i två rum och kök, dessa senare antagligen tillhörande lokomotivförarepersonalen. Verkställer man nu enahanda beräkning, som jag nyss gjort, men därvid tager i betraktande de högre hyresbeloppen i Stockholm, så kommer man upp till en summa af omkring 1,600 kronor, hvilken kan anses angifva de nödvändiga utgifterna för en person i järnvägsbetjantes lefnadsställning, men däruti icke något är inberäknadt för förströelser och andra extra utgifter, hvarpå dock naturligtvis äfven en dylik person bör kunna göra anspråk.

Enligt uppgifter, lämnade vid renhållningsstrejken i Stockholm år 1905, skulle för en renhållningsarbetare med hustru och två barn den årliga lefnadskostnaden uppgå till 1,315 kronor 50 öre, men det är ju uppenbart, att järnvägsbetjante kunna göra anspråk på en något högre lefnadsstandard.

När polispersonalen i Stockholm ingick med begäran om löneförhöjning, beräknades kostnaderna för en familj på fyra à fem personer, d. v. s. man, hustru och två eller tre barn, till 2,230 kronor, hvarvid hyran för två rum och kök beräknats till 500 kronor.

Om jag tager de löner, som från och med innevarande år äro

beslutade för polispersonalen i Stockholm, så visar det sig, att 169 poliskonstaplar hafva 1,900 kronor, 145 uppbära 1,700 kronor, 121 hafva 1,500 kronor, och blott 48 åtnjuta en aflöning af 1,300 kronor. Detektivers, inspektions- och öfverkonstaplars aflöning uppgår däremot till 2,000 å 2,500 kronor.

En ytterligare jämförelse med klasser, som kunna anses likställda med järnvägsbetjäningen, kan man finna i några siffror från år 1901, då det beräknades, att medelinkomsten för en mekanisk verkstadsarbetare uppgick till 1,226 kronor. Det är emellertid känt, att från nämnda tid prisstegringen varit ganska afsevärd, och tager jag hänsyn till densamma i Stockholm under tiden från juli 1904 till juli 1905 och fäster mig vid samma konsumtionsartiklar, som jag nyss gjorde i fråga om landsorten, kommer jag till en ökning i medeltal af omkring 8 procent, hvarförutom äfven hyrorna stigit med 8,2 procent. Detta visar, att stegringen varit mera afsevärd i Stockholm och att förhållandena härstädes verkligen betinga ett extra lönetillägg för den där stationerade järnvägspersonalen.

Anställer jag vidare en jämförelse mellan statsbanepersonalen i Danmark och Sverige samt därvid icke medräknar dyrtidstillägget i Sverige, så framgår däraf, att lönerna för denna personal i Danmark i allmänhet äro icke så obetydligt högre än i Sverige. Lönklassen 1,080 kronor i Sverige motsvaras i Danmark af 1,219 kronor, mot 960 kronor svarar 1,007 kronor och 1,220 kronor motsvaras af 1,383 kronor. Medräknas däremot dyrtidstillägget, blir den svenska personalen något så när likställd med den danska, ehuru den dock i flertalet fall intager en något svagare ställning i lönehänseende. Det är egentligen endast i fråga om konduktörerna, som aflöningsförhållandena här i Sverige äro något högre än i Danmark. Vid jämförelser mellan järnvägspersonalens ställning i Sverige och Danmark måste man emellertid taga särskild hänsyn till att lefnadsomkostnaderna i Danmark äro afsevärdt lägre än i Sverige. Enligt en uppgift för några år sedan var priset för lägenhet på ett rum och kök i Köpenhamn 120 kronor, under det att, såsom jag förut påpekat, motsvarande lägenhet nu betingar i Stockholm 289, i Göteborg 198 och i Malmö 174 kronor. Det bör således vara lättare för järnvägspersonalen i Danmark att taga sig fram på motsvarande inkomster än i Sverige.

Jag tror äfven för min del, att det vore lämpligt att icke hålla järnvägsbetjäntes lefnadsstandard alltför låg. De hafva en synnerligen ansträngande tjänstgöring; det är dugande och nitiskt folk, på hvilket allmänheten ställer stora anspråk. Det kan vara fara, att, om lönerna sättas för låga, kårens rekrytering därigenom försvåras. Det är af vikt, att de känna sig såsom statstjänare; därigenom ökas deras ansvarskänsla och deras villighet att alltid fullgöra sin tjänst på ett plikttroget sätt. Det är ju gifvet, att den, som har bekymmer för det dagliga brödet, icke kan med samma intresse, vakenhet och skärpa sköta sin tjänst som den, hvilken icke behöver ha bekymmer för den dagliga utkomsten. Jag tror därför, att det vore klokt, om Andra Kammaren ville biträda Kungl. Maj:ts

Angående tillfälligt lönetillägg för viss personal vid statens järnvägar.

(Forts.)

Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)

förslag. Skillnaden i utgifter mellan utskottets och Kungl. Maj:ts förslag är 70,000 kronor, en summa, som icke utgör en half procent på hela statsjärnvägarnas lönestat, som uppgår till närmare 18 miljoner kronor.

Enligt mitt förmenande vore det därför med rättvisa, billighet och klokhet öfverensstämmande, om kammaren i denna del frånginge utskottets förslag och antog det af Kungl. Maj:t framlagda förslaget.

Vidare anförde:

Herr Berg i Göteborg: Herr talman, mina herrar! Den nu gällande lönestaten för statens järnvägar antogs för omkring tio år sedan. Det är därför ej underligt, att statsrådet och chefen för civildepartementet finner den vara föråldrad och otillfredsställande. Vi veta ju emellertid, att klagomålen mot densamma ej äro från i går.

Efter långa förberedande öfverläggningar beslöto de lägst aflönade järnvägsbetjäntes föreningar år 1903 ingå till Kungl. Maj:t med petition om tillfälligt lönetillägg eller, om detta ej kunde medgifvas, dyrtidstillägg äfven för dem, som åtnjoto bostäder in natura. Resultatet af denna vädjan blef det i handlingarne ofta omtalade Kungl. Maj:ts beslut den 22 juni 1904, hvarigenom den personal, som skolat under 1904 åtnjuta arfvode efter 17 och 16 klasserna, äfvensom de stationskarlar å I—III klassens stationer och å öfriga stationer norr om Krylbo samt de i Stockholm, Göteborg och Malmö äfvensom norr om Krylbo stationerade banvakter, lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter, hvilka 1904 skolat åtnjuta arfvode efter 15 klassen, fingo, räknadt från 1 januari 1904, uppflyttas i närmast högre löneklass.

Förra året beslöt Riksdagen på Kungl. Maj:ts äskande ett lönetillägg af samma storlek och beskaffenhet som det, statsutskottet i år tillstyrker.

Den ifrågavarande personalen inkom den 29 september förra året med petition, att Kungl. Maj:t ville taga under ompröfning, dels huruvida icke nu utgående belopp af 60 kronor för år kunde förhöjas, dels huruvida den nuvarande gränsen för åtnjutandet däraf, eller 960 kronor årligt arfvode, kunde i någon mån öfverskridas.

Slutligen har samma personal den 9 januari i år inkommit till Kungl. Maj:t med en petition, gående ut på, att ett lönetillägg af 180 kronor per år måtte tillerkännas all statens järnvägars personal, som åtnjuter 1,200 kronor och därunder.

Häraf synes, att bland järnvägsbetjante själfva pågår en ganska energisk lönerörelse. De motioner, som vid denna riksdag väckts af herrar Lindqvist m. fl., mig m. fl. samt herr E. A. Nilson i Örebro, hafva framkommit som en naturlig följd af denna rörelse.

Att Kungl. Maj:t nu vill gå personalens önskingar i någon mån till mötes och att motionärerna afse att ännu mera hjälpa ifrågavarande statstjänare, bemötes af statsutskottet med följande uttalande: »Att sålunda år efter år, än för den ena än för den

andra klassen af järnvägspersonalen, vidtaga tillfälliga ändringar och förbättringar i aflöningsvillkoren måste dock enligt utskottets mening anses synnerligen olämpligt.»

Den häri uttalade principen är onekligen riktig, och det är blott förvånansvärdt, att vederbörande ej långt före detta kommit till insikt häraf och rättat sina åtgärder därefter. I stället har man år efter år låtit den angelägna löneregeringsfrågan förblifva outredd och tillgripit det nu af statsutskottet klandrade palliativet.

Men att man på detta sätt klandrar ett system, som redan kommit till tillämpning, kan omöjligen användas såsom skäl mot *en höjning* af det tillfälliga lönetillägg, som redan en gång beviljats. Detta lönetillägg är ju nämligen endast afsedt att afhjälpa de värsta missförhållanden i ifrågavarande löner, intill dess vi från den nyligen tillsatta kommittén få en ny löneroglering.

Kungl. Maj:t och utskottet uttala farhågor för att den fastställda staten genom tillfälliga ändringar skulle utsättas för faran att mista ordning, reda och sammanhang, och utskottet anser, att den egenskap af stadga, som en lönestat dock bör äga, på detta sätt går i löntagarnes uppfattning helt och hållet förlorad, då de se, huru gång på gång nya ändringar i aflöningsvillkoren kunna utverkas.

Det förra missförhållandet har emellertid icke kunnat påvisas mera vid tillämpningen af motionärernas än vid Kungl. Maj:ts och utskottets förslag.

Hvad den senare farhågan beträffar, så undrar jag, huruvida denna inrättning med lönestater, afsedda att gälla för årtionden, är förenlig med moderna principer för ordnande af förhållandena mellan arbetare och arbetsgifvare.

En mycket framstående medlem af den tidens Andra Kammare, herr Adolf Hedin, yttrade härom år 1901 följande: »Har då verkligen kammaren erfarenhet af, att det alltid tager sig så synnerligen lyckligt ut, när man försöker att på ett mycket vidsträckt område reglera allt på en gång? Har icke kammaren tvärtom erfarenhet däraf, att, när den försöker — när Kungl. Maj:t försöker till och med — att åstadkomma ett sådant där storartadt arbete, detta icke slår bättre ut, än att det stundom vid första tillämpningen befinnes vara bristfälligt? Är det då ej ett säkrare tillvägagående, att, när missförhållanden tydligen ådagaläggas råda inom en del af ett stort lönerogleringsområde, man söker afhjälpa dessa så godt man kan, och att man, om därigenom uppenbaras andra missförhållanden, skrider till afhjälpan af dem efteråt. Jag tror ej på ofelbarheten af dessa storartade utredningar, som sträcka sig öfver ett vidsträckt område, det vill säga beröra en mycket stor personal, ty det kan väl hända, att desamma möjligen blifva felaktiga, äfven om de från början grundlagts af styrelsen för denna korporation, således just af den myndighet, som närmast skall vara vittnesgill i ett sådant fall, och sedermera granskats af Kungl. Maj:t.»

Ehuru jag till fullo delar denna af Hedin uttalade uppfattning och skulle önska, att lönerogleringen inom statens verk kunde åväga-

*Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)

bringas på ett annat sätt än, såsom nu, på en gång och på grund af en tillfällig kommittés arbete, till exempel genom en ständig kommission, så har jag naturligtvis med detta ej afsett att uttala något klander mot regeringens åtgärd att tillsätta en kommitté för påskyndande af järnvägsfolkets löneroglering, utan är tvärtom af den åsikten, att denna åtgärd för närvarande var den bästa möjliga.

Huru man än må resonera, kan man väl emellertid under inga förhållanden gifva arbetarne skulden för att regleringen af deras löner skett och fortfarande sker på ett opraktiskt sätt. Det synes mig vara mycket oriktigt att låta de dåliga följderna af systemet gå ut öfver dem. Anser man deras kraf i öfrigt berättigade, så borde icke detta af statsutskottet använda skäl vinna denna kammars gillande.

Den omständigheten, att frågan om en fullständig löneroglering för statsbanepersonalen är så nära sitt afgörande, utgör enligt utskottets mening ett bestämdt skäl emot vidtagande vid denna riksdag af sådana tillfälliga jämkningar i aflöningsförhållandena, som motionärerna ifrågasätta. Hvad utgör statsutskottets eget förslag annat än en sådan jämkning?

Härvid gäller samma invändning, som jag förut tillåtit mig emot utskottets resonemang, nämligen att det ju endast är fråga om ett tillfälligt lönetillägg för år 1906.

Man kan väl ej hafva skäl att förmoda, att det förslag kommittén inkommer med skall innebära mindre löneökningar, än att de för dessa lägst aflönade järnvägsmän öfverstiga äfven det högsta af de nu föreslagna alternativen. Jag och många med mig skulle i så fall mycket hafva misstagit oss om denna kommittés framsynthet och förmåga att »följa med sin tid». Det hade således säkerligen ej varit förenadt med någon risk i detta afseende att tillmötesgå personalens önsknningar.

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet säger också med anledning af den af mig omnämnda petitionen af den 9 januari i år och som går ut på ett så högt tillägg som 180 kronor per år till och med 1,200 kronors lön, att skälet till att han ej ansett sig kunna föreslå högre lönetillägg i år »ingalunda är, att han anser den lägre järnvägspersonalen med styrelsens förslag, som likväl för en stor del af densamma innebär ökade förmåner i jämförelse med hvad som under fjolåret utgått, hafva erhållit en löneförbättring, som kan för någon tid anses tillfredsställande, utan den omständigheten, att en fullständig löneroglering snarast möjligt och redan vid nästa riksdag torde kunna föreligga, vid hvilket förhållande allenast de mest trängande behofven under form af tillfälligt lönetillägg nu synas böra tillgodoses».

Såsom ett ytterligare skäl mot beviljandet af högre tilläggs-
arfvide än för 1905 anför utskottet, att den stegring i prisen å vissa födoämnen, som enligt den i statsrådsprotokollet meddelade redogörelsen inträdt under tiden från sommaren 1904 till hösten 1905, är så föga betydande, att den ingalunda synes utskottet påkalla åtgärder för tilläggets ökande.

Om man kastar en blick på de tabeller, som finnas intagna å sidorna 17 och 31 i betänkanudet, så torde man möjligen få en annan uppfattning. Nästan alla lifsmedelspris hafva stigit, och denna stigning torde nog ej vara af tillfällig art.

Och äfven om stegringen för en ensam person ej är af så ofantligt stor betydelse, så blir den det så mycket mer för en familjeförsörjare, som i likhet med många af dessa lägre statstjänare har en familj på 6 å 8 och kanske ännu flera personer att draga försorg om.

Redan förra året dristade jag mig för öfrigt att i motion föreslå höjning af det då af Kungl. Maj:t äskade tillfälliga lönetillägget, hvilket var detsamma som det nu af statsutskottet föreslagna. Jag vann då understöd af en ganska aktningvärd minoritet inom denna kammare, nämligen 89 röster. I år återkommer Kungl. Maj:t med samma äskande som i fjol, fastän något höjdt. Utskottet har ej kunnat bestrida, att stegring af lifsmedelsprisen sedan förra året ägt rum, men anser ändock lämpligt att tillråda Riksdagen vidhålla samma ståndpunkt som i fjol.

Man har framställt den frågan, huruvida behof af denna löne-tillökning finnes, och härom har ju ofantligt mycket sagts i pressen och i broschyrer. Jag har här i min hand en tablå öfver lefnadsomkostnader å olika stationer inom landet, beräknade för en familj af man, hustru och fyra barn med en årlig inkomst af fast lön 720 kronor jämte därtill hörande extra lönetillägg och naturaförmåner. Det är denna tablå, som jag omnämnt i min motion. Af ifrågasvarande tablå, som är uppgjord af de tillförlitligaste och ordentligaste bland personalen å de olika orterna: Göteborg, Malmö, Norrköping, Örebro, Helsingborg, Luleå, Umeå, Östersund, Vännäs, Gnesta, Eslöf, Hallsberg och Nässjö, framgår, att på intet af dessa ställen personalen anser sig kunna med den nuvarande lönen draga sig fram utan en ganska stor skuldsättning, och, såsom i motionen framhållits, är den årliga balans, som uppkommer, ganska betydlig. För min stad, Göteborg, har balansen af dessa betjante upptagits till 419 kronor 54 öre. Det är klart, att, då personalen är efter år ser sin skuldsomma växa med ganska betydliga belopp och icke vet, hvarifrån medel skola hämtas för dess minskande, detta skall inverka menligt på personalens arbetsduglighet. De kommitterade, som uppgjort tablån, säga, att efter en beräkning af 31 öre per dag och person, hvilket af Stockholms stad utbetalas för hvarje försörjningshjon, skulle för en familj af nio personer endast till mat åtgå 83 kronor 70 öre i månaden eller per år 1,004 kronor 40 öre. Man kan då fråga sig, huru dessa järnvägsbetjante bära sig åt för att få debet och kredit att någorlunda gå ihop. Jag har vid ett föregående tillfälle gifvit svar härpå, och de kommitterade, som uppgjort ifrågasvarande tablå, gifva härå samma förklaring. De säga: »Svaret måste blifva detsamma, som man många gånger förut afgifvit härom: då mannen genom sin tjänstgöring vid järnvägen är fullt upptagen och då denna hans tjänstgöring genom den ökning, som järnvägstrafiken under senare åren tagit, blifvit alltmera

Angående tillfälligt lönetillägg för viss personal vid statens järnvägar.
(Fortsa.)

Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)

ansträngande, samt då gällande tjänstgöringsreglemente och föreskrifter dessutom förbjuda hvarje sysselsättning bredvid tjänsten, så kan han icke utom den lön han åtnjuter tjäna ett öre. Hustrun måste därför genom främmande arbete bidra till familjens uppehälle, och där så ej är fallet, kan man vara öfvertygad om att fattigdom och nöd inträda. Att detta i många fall inverkar menligt å barnens moraliska uppfostran är lätt att inse, ty genom att hustrun dagligen måste sysselsätta sig med privat arbete kan ej den nödiga omtanke och omvårdnad ägnas åt barnen och hemmet, som borde ägnas dem och som samhället bör ha rättighet att fordra af föräldrar.»

En mängd skäl och fakta skulle kunna framdragas för att bestryka, att dessa järnvägsbetjante äro i en ekonomiskt brydsam ställning. Men, såsom redan nämnt, så mycket har förut sagts härom, att jag anser detta förhållande vara fullt styrkt. Jag såg alldeles nyss, att en konservativ tidning i Göteborg kallade den politik, som under många år här i Sverige tillämpats, med afseende på aflönandet af de lägre statstjänarne, för »en lönepolitik uppåt väggarna», och jag vore nästan frestad att instämma i detta uttalande.

Under beklagande af att utskottet intagit den ståndpunkt till frågan, som betänkanDET utvisar, och att på grund häraf icke finnes någon förhoppning att här vinna majoritet för någon af motionerna, ber jag att få tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag. Jag gör det i den vissa förhoppningen, att en mängd medlemmar af denna kammare i år liksom i fjol skall visa sig behjarta järnvägsbetjantes ställning och åtminstone vilja bidra till denna jämförelsevis lilla förbättring i deras villkor.

Häruti instämde herrar *Johansson* i Jönköping, *Johansson* i Oija, *Danielsson*, *Thylander*, *Broomé* i Bärslöf, *Larsson* i Lund, *Sandin* i Grums, *Matsson*, *Röing*, *Wijk*, *Hörnsten*, *Sundström*, *Nilson* i Örebro, *Lindh* i Gäfle, *Karlsson* i Göteborg, *Darin*, *Bosson*, *Ljunggren*, *Wavrinsky* i Stockholm, *Beckman* i Linköping, *Beckman* i Djursholm, *Petersson* i Södertälje, *Bromée* i Billsta, *Centerwall*, *Ericsson* i Vallsta, *Berglund*, *Larsson* i Klagstorp och *Zimdahl*.

Herr Camitz: Herr talman, mina herrar! I motionen n:o 87 har jag jämte herr Berg hemställt, att Riksdagen, i afvaktan på den blifvande löneregleringen, måtte bevilja ett tillfälligt lönetillägg å 300 kr. för 1906 åt hvar och en af de lägst aflönade tjänstemännen vid statens järnvägar.

Dessutom har jag biträdt herr Bergs motion om ett tillfälligt lönetillägg å 120 kronor för 1906 åt hvar och en af den lägst aflönade betjäningen vid statens järnvägar.

Hvad de lägst aflönade tjänstemännen beträffar, har jag i min motion påvisat, hurusom en till nära 1,000 kronor uppgående skillnad föreligger emellan begynnelselönen för järnvägstjänstemännen och begynnelselönen för öfrige civile tjänstemän. Jag inskränker mig

till att påpeka det i högsta grad orättvisa häri, i synnerhet som väl ingen med fog kan påstå, att en järnvägstjänsteman har lättare, bekvämare och mindre maktpåliggande arbete än de öfriga verkens tjänstemän. Det är nog tvärtom.

Hvad betjäningen vid statens jernvägar beträffar, så torde det väl ej vara mer än en mening om, att en tillökning i deras lönevillkor är af behovet påkallad. Och ingen torde väl heller kunna bestrida, att denna personal gjort sig väl förtjänt af en sådan tillökning. En liknande uppfattning synes ock regeringen hysa. Departementschefen yttrar nämligen ordagrannt i statsverkpropositionen, sidan 155: »Den lägre järnvägspersonalens skäliga anspråk på löneförbättring, motsvarande deras trängna och ansvarsfulla arbete, kunna nämligen icke längre undanskjutas.»

På grund af statsutskottets enhälliga afstyrkande af motionerna i fråga, finnes nu ingen utsikt, att Riksdagen skall bifalla desamma, huru önskligt det än varit, att så kunnat ske.

Jag skulle villigt och utan protest böjt mig för detta utskottets afstyrkande, om utskottet förebragt något som helst reellt skäl därför, men som detta nu ej är fallet, kan jag det ej. Statsutskottet säger, att utskottet befarar, att den nuvarande lönestaten skulle mista ordning, reda och sammanhang, om några funktionärer, som faktiskt synas vara i behof däraf, erhöle ett tillfälligt, väl behöfligt lönetillskott, och att en snart förestående lönereglering skulle utgöra ett bestämdt skäl emot alla rubbningar i nuvarande löneförhållanden. Annat än så kallade svepskäl kan jag ej finna häri.

Under förhoppning, att den nu särskildt för järnvägen tillsatta löneregleringskommittén på ett lyckligt sätt må lösa sin uppgift, yrkar jag bifall till Kungl. Maj:ts proposition.

Herr Zetterstrand: Jag kan icke neka till, att det förefaller mig i viss mån förklarligt, att statsutskottet, då det haft att betrakta denna fråga ur statsutskottssynpunkt, ur formell synpunkt, kommit till det resultat, som nu föreligger. Jag anser verkligen, att utskottets motivering för sitt förslag från den synpunkten kan försvaras. Men vi, mina herrar, som icke tillhöra statsutskottet, vi kunna å vår sida betrakta denna, om jag så får kalla den, brödfråga från en mera praktisk synpunkt. Om vi så göra, förefaller det mig, att vi böra kunna mera behjarta det trångmål, hvari järnvägspersonalen befinner sig, och känna oss manade att i någon mån åtminstone lätta detta betryck genom några för personalen lämpliga bestämmelser under öfvergångstiden. Jag anser, att vi icke böra utsätta Andra Kammaren för den misstanken, att den skulle vara mindre intresserad af den lägre järnvägspersonalens löneförhållanden än Kungl. Maj:t, och att vi icke böra fatta något beslut, som kan hafva karaktären af en opinionsyttring, utan i stället ett sådant beslut, som medför ett praktiskt resultat. Under sådana förhållanden förefaller det mig, som om vi, utan hänsyn till skiljaktiga politiska åskådningar och utan hänsyn till olika uppfattning beträffande denna lönefrågas detaljer, borde kunna sluta oss samman om det enda

*Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)

förslag, som enligt min tanke är af beskaffenhet att gentemot ett enhälligt statsutskotts utlåtande kunna blifva Riksdagens beslut, jag menar Kungl. Maj:ts förslag, till hvilket jag, herr talman, anhåller att få yrka bifall.

I detta anförande instämde herrar *Byström, Wallis, Höjer, Palme, Moll, Wawcrinsky* i Saltsjöbaden, *Lovén, Ericsson* i Ahlberga, *von Krusenstjerna, Ekman* i Mo gård, *Hjärne, Juhlin, Forssling*, friherre *Bonde, Rune, Lindgren* i Oskarshamn, *Forsberg, Hedenstierna, Janson* i Bråten, *Olsson* i See, *Hammarström, Vennersten, Sædén, Nydal, Lundström* och *Lundgren*.

Herr Lindqvist: Herr talman! Sedan man satts i tillfälle att taga del af statsutskottets utlåtande öfver Kungl. Maj:ts och vissa motionärers förslag till extra lönetillägg åt järnvägsbetjante samt genomgått protokollet öfver detta ärendes behandling vid förlidet års riksdag, kommer man till insikt om hvilka ofantliga svårigheter, som resa sig för dem, hvilka önska få genomförd en skäligen förhöjning i dessa betjantes aflöningsförhållanden, exempelvis en sådan som den jag och mina medmotionärer tillåtit oss föreslå.

Efter den behandling frågan hittills fått, skulle man gifvetvis vara mest böjd för att kasta yxan i sjön och förena sig med dem, hvilka anse, att det är bra som det är. Men vi, som stå dessa arbetare nära, som känna, huru innerligt svårt det är för dem att med den ringa aflöning de nu ha få debet och kredit att gå ihop, som känna, huru de ständigt tryckas af ekonomiska bekymmer, medan de ha att utföra ett både ansträngande och ansvarsfullt arbete, vi kunna gifvetvis icke så hastigt slå oss till dådlös ro.

Af protokollet framgår, att en ärad talare i denna kammare vid ärendets behandling förlidet år tillvitade en dåvarande motionär, som tillåtit sig framställa ett något längre gående yrkande, än det Kungl. Maj:t vid det tillfället föreslagit, att denne motionär gick för raskt på och handlade alltför lättvindigt, då han utan vidare ville försöka genomdrifva en statsutgift på 467,000 kronor mera, än Kungl. Maj:t föreslagit. När detta kunde sägas förlidet år, är det ju alldeles gifvet, att det ligger mycket nära till hands, att ett ännu skarpare yttrande i den riktningen skulle kunna ställas till mig och mina medmotionärer. Jag vill därför redan på förhand fritaga mig från en sådan erinran och här framhålla, att såväl jag som mina medmotionärer mycket noga satt oss in i denna fråga och förstå omfattningen af den förhöjning, som vi begärt, men framför allt förstå vi att denna förhöjning är rättvis. Det är också ur denna synpunkt vi tillåtit oss framlägga förslaget. Jag hoppas därför, att det icke skall behöfva sägas åt oss, hvad man förlidet år sade åt den antydde motionären, eller att vi handlat lättvindigt.

Vi hafva tillåtit oss föreslå, att järnvägsbetjäningen i hela landet under dessa fördyrande tider skulle komma i åtnjutande af 120 kronor per år i extra tillägg, nämligen alla de, som åtnjuta ett arfvode af 1,200 kronor och därunder. Det gör, mina herrar, såsom

alla veta, 10 kronor i månaden eller ett tillskott af något öfver 2 kronor i veckan. Vi kunna nu alla vara öfverens om, att om dessa järnvägsbetjante i någon mån skola vara hjälpta med ett tillskott, så bör det vara tilltaget åtminstone i den omfattning, som vi här tillåtit oss föreslå.

Jag anser i öfrigt i likhet med Kungl. Maj:t, att ett något högre tillägg borde tillkomma de särskildt dyra orterna. Vi utgå ju alla från den förutsättningen, att detta extra lönetillägg skall tillkomma med hänsyn till de högt uppdrifna lefnadskostnaderna; och vi äro då äfven medvetna om, att vissa orter i vårt land träffats i högre och kraftigare grad af denna stegring än andra. Det är därför jag tillåtit mig föreslå, att såväl Stockholm med omnejd — hvilket äfven upptagits i Kungl. Maj:ts förslag — som Göteborg och Malmö samt Norrland skulle komma i åtnjutande af ett något högre tillskott, nämligen 60 kronor utöfver de nyss nämnda 120.

Kungl. Maj:t såväl som statsutskottet ha vidare beträffande en kategori af dessa järnvägsbetjante gjort ett undantag, som jag för min del anser vara i hög grad oegentligt eller oriktigt. De föreslå nämligen, att de järnvägsbetjante, som enligt kungl. brefvet af den 22 juni 1904 uppflyttats i högre löneklass, nu ej skulle komma i åtnjutande af detta extra lönetillägg, därför att de fått denna lilla förmån förut. Jag vill i detta sammanhang erinra om, att här gäller det de allra lägst aflönade, och beträffande dessa löneklasser, som år 1904 fingo en liten extra förmån, kan jag ej finna annat, än att det är fullkomligt riktigt, att dessa äfven nu komma i åtnjutande af det extra lönetillägg, som Riksdagen kan komma att bevilja. Jag kan därför icke dela vare sig Kungl. Maj:ts eller statsutskottets åsikt, när de göra undantag för denna kategori af arbetare.

När man skall försöka skaffa sig en bestämd uppfattning i denna fråga, så finner man, att man har svårt att bli på det klara med, hvilken man skall lita till af de auktoriter, som hittills gjort sina uttalanden i frågan. Om vi titta på statsutskottets utlåtande, så finna vi, att det på sid. 39 uttalar följande:

»Den omständigheten, att frågan om en fullständig lönereglering nu är så nära förestående, utgör enligt utskottets mening ett bestämdt skäl emot vidtagande vid denna riksdag af sådana tillfälliga jämkningar i aflöningsförhållandena, som nu äro i fråga. Den stegring i prisen på vissa födoämnen, som enligt den i statsrådsprotokollet meddelade redogörelsen inträdt under tiden från sommaren 1904 till hösten 1905, är ock så föga betydande, att den ingalunda synes utskottet påkalla åtgärder i berörda hänseende.»

Om vi nu titta efter, hvad Kungl. Maj:t sagt, så finna vi, att det är en fullständigt afvikande mening i båda dessa fall. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet anför nämligen till statsrådsprotokollet följande, sedan han delgifvit statsrådet, att järnvägsbetjäningen själf ingått till Kungl. Maj:t med en framställning om ett extra tillägg af 180 kronor för år för alla, som åtnjutit arvode af 1,200 kronor:

»Däremot har jag icke ansett mig kunna i enlighet med hvad

*Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)

personalen i sin förberörda skrifvelse den 9 januari 1906 begärt, föreslå ännu större lönetillägg för innevarande år. Skälet härtill är emellertid ingalunda, att jag anser den lägre järnvägspersonalen med styrelsens förslag, som likväl för en stor del af densamma innebär ökade förmåner i jämförelse med hvad som under fjolåret utgått, hafva erhållit en löneförbättring, som kan för någon tid anses tillfredsställande, utan den omständigheten, att en fullständig löne-reglering snarast möjligt och redan vid nästa riksdag torde kunna föreligga, vid hvilket förhållande allenast de mest trängande behofven under form af tillfälligt lönetillägg nu synas böra tillgodoses. Den lägre järnvägspersonalens skäliga anspråk på löneförbättring, motsvarande deras trägna och ansvarsfulla arbete, kunna nämligen icke längre undanskjutas.»

Det är således det egendomliga vi hafva att konstatera, att Kungl. Maj:t såväl som kungl. järnvägsstyrelsen själfva anse, att den förestående löne-regleringen ej får utgöra något som helst hinder för att en löneförbättring nu beviljas; och jag tror, att det vore riktigt, om denna kammare förenade sig i den uppfattningen, ty det kan säkert icke vara gagneligt och rätt att säga, att, därför att en löne-reglering förestår under den närmaste tiden, folk skall hafva kanske till och med svältlön, innan löne-regleringen hinner bli genomförd.

Ifrån järnvägsfolket själf framhålles det, att lönerna synnerligast i de lägsta aflöningsklasserna äro och måste betraktas såsom otilfredsställande med anledning af den stegring i lefnadskostnaderna, som ägt rum; och det kan gifvetvis icke förvåna, att denna stora grupp af arbetare i närvarande stund känner sig missnöjd, då de, som samtidigt ha arbetat på andra områden, med tillhjälp af andra medel än petitioner och dylikt lyckats tillgodose sina behof vid inträdandet af den stegring i frågan om lefnadskostnader, som vi för närvarande befinna oss i.

Jag kan ej underlåta att i detta sammanhang här i kammaren göra den erinran, att det synes mig vara förestafvad af klokhet och omtänksamhet, att Riksdagen nu beviljar ett skäligt lönetillägg åt dessa järnvägsbetjante, för att icke slutligen bringa dem att gå den andra vägen, så att de kanske möjligen till slut nödgas använda andra medel för att komma i åtnjutande af sådana förmåner, som de rättvisligen anse böra tillkomma dem, än de medel och de vägar, som de hittills använt.

Jag skall ej tillåta mig att här anföra den mängd af siffror, som angifver möjligheten för arbetarne att lefva på en sådan inkomst eller ej. Det har skett tillräckligt vid frågans behandling, då den förra gången förevar, och det har redan skett i dag också. Jag har blott velat med detta yttrande framhäfva, att den motion, jag tilllåt mig framlägga, anser jag förestafvad af så rättvisa kraf, att Riksdagen borde tillgodose järnvägsbetjante med de förmåner, som innefattas i motionens yrkande.

Nu känna vi alla och gifvetvis äfven jag frågans läge för ögonblicket, och jag skall därför, herr talman, sluta med att icke göra något som helst yrkande alls i frågan, utan blott delgifva kammaren,

att jag vid omröstningen kommer att sluta mig till det förslag, som innefattar yrkande på det högsta beloppet i extra löneersättning åt dessa järnvägsbetjante; och skulle jag för mitt vidkommande vara mycket glad och tillfredsställd, om Andra Kammarens majoritet i det afseendet hade samma uppfattning som jag.

*Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

Med herr Lindqvist förenade sig herrar *Branting, Blomberg, Kropp, Lindberg, Thorsson, Christierson, Carlsson* i Malmberget, *Larsson* i Västerås, *Eriksson* i Grängesberg, *Leksell* och *Nyström*.

Herr Hammarskjöld: Herr talman, mina herrar! När det gäller att bestämma lönestaten för en mycket stor kår af statens tjänare, så kunna vi alla vara ense därom, att man måste taga hänsyn till de förhållanden, i hvilka de personer lefva, som i social ställning och i fråga om uppfostran och dylikt äro ungefär jämställda med de personer, som det är fråga om. Om vi äro öfverens om den saken — och jag tycker detta är något, som vore svårt att bestrida — så förefaller mig det uttalande, som gjorts af herr statsrådet och chefen för civildepartementet, vara litet oförsiktigt, nämligen när han säger: »Äfven en person, som åtnjuter en lön af 1,080 kronor, torde, jämväl om sedvanligt dyrtidstillägg tillkommer, med nu rådande pris å alla nödvändighetsvaror, särskildt om han har familj att försörja, endast med stor svårighet och omtanke kunna skaffa sig och de sina en nödortftig bärgning.»

Jag frågar: om det är svårt för en person med en inkomst på 1,080 kronor att skaffa sig och de sina nödortftig bärgning, huru går det då med alla de betjante vid statens järnvägar, som icke hunnit upp till denna inkomst och af hvilka somliga aldrig hinna dit? Huru skola de då kunna lefva? Och vidare: huru stor procent af den med den lägre järnvägspersonalen jämställda delen af Sveriges civila befolkning i öfrigt är det, som har en verklig inkomst af 1,080 kronor? Jag vågar påstå, att det är en mycket ringa procent. Och än en fråga: hvaraf kommer det sig, att, om jag undantager Lapplandsbanan, det icke visat sig den minsta svårighet att få folk till dessa befattningar, om hvilka det nu är fråga? Och huru kommer det sig, att man öfver hela landet hör personer, som icke äro anställda vid statens järnvägar, säga: Ja, den, som ändå kunde komma in vid statens järnvägar, där man har det så bra, då kunde man vara lugn. Är det då riktigt försiktigt att säga, att en person vid statens järnvägar, som blott har ett arfvode af 1,080 kronor, icke kan utan stor svårighet och omtanke förskaffa sig nödortftig bärgning? Och huru förhåller det sig med de inkomster, som dessa personer med en uppgifven lön af 1,080 kronor i verkligheten hafva? Jag hade för att visa detta icke tänkt räkna med den tablå, som upptager dyrtidstilläggen, men då herr statsrådet har gjort det och jag för min del tager för gifvet, att dyrtidstillägget kommer att beviljas, skall jag använda den tablån och ber att därur få taga några siffror. Jag skall därvid ej taga dem, som ha de allra högsta inkomsterna; jag skall ej heller taga de rubriker, där det finnes en

Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)

eller ett par eller några få personer, utan jag skall hålla mig till de rubriker, som hafva inflytande på det hela och där det finnes en större mängd.

Om vi börja med banmästarne, så finnes det af dem ett antal af 80, som ha 1,080 kronor; vidare hafva de bostad och vedbrand, och beklädnadsbidrag af 144 kronor. De få ej dyrtidstillägg, därför att de ha fri bostad, men de komma dock upp till en inkomst 1,224 kronor plus förmånen af bostad och fri vedbrand.

Om vi nu jämföra banmästarne med andra personer i samma sociala ställning i vårt land, kunna vi då säga, att banmästarnes ställning verkligen är brydsam, så att de endast med stor svårighet kunna draga sig fram? Är det sanning, då få vi väl antaga, att det är gruffligt illa ställt med de många, de ofantligt många i landet, som icke hafva samma inkomster som banmästarne, men hafva rätt till samma anspråk på lifvet som de. Då måtte de, säger jag, hafva det mycket bekymmersammare.

Låt oss sedan öfvergå till lokomotivförarne, om hvilka herr civilministern nämnde, att deras syssla eller arbete är så maktpåliggande, att man bör akta sig för att låta deras löner komma för nära existensminimum. Jag är alldeles ense med herr civilministern i detta hans uttalande, att man bör taga mycken vård om lokomotivförarne och se till att de icke lida nöd; men lida de verkligen nöd? Jag skall icke nämna den första gruppen bland dem på 12 stycken med 2,065 kronors årsinkomst, utan jag skall taga den största gruppen på 134 stycken, hvilkas sammanlagda inkomst per man och år uppgår till 1,825 kronor. Kan man om dessa säga att de lida nöd, att de böra hafva mycket svårt att draga sig fram? Hvilka lokomotivförare är det, som stå i denna lönegrad? Det är sådana, som två år förut blifvit antagna till lokomotivförare. En lokomotivförare börjar med en minimilön af 960 kronor, efter 2 år förhöjs den till 1,080 kronor; det är således i regeln mycket unga män. Kan man då säga, att de komma för nära existensminimum, om de som helt unga lokomotivförare hafva en årsinkomst af 1,825 kronor? Jag vill erinra om, att efter 14 år kommer en dylik lokomotivförare upp till en årsinkomst af 2,600 kronor; han har således ganska goda utsikter för framtiden. Vidare hafva vi en grupp af 14 vagnförmän. De komma upp till en årsinkomst af 1,521 kronor utan bostad, och 24 andra vagnförmän hafva 1,176 kronor med bostad.

Jag öfvergår nu till stationsmästarne och konstaterar därvidlag, att de hafva en årlig inkomst af högst 1,296 kronor och lägst 1,176 kronor plus bostad och vedbrand. Men så finns det något annat, som icke står i denna tabell: de hafva — alltid, kan jag säga, eller åtminstone med försvinnande få undantag — ett arfvode för posten. Om jag icke är alltför illa underrättad, kan detta arfvode sättas till i medeltal 360 kronor om året. De skulle således hafva: de högst aflönade 1,656 kronor plus bostad och de lägst aflönade 1,536 kronor plus bostad.

Nu väntar jag mig en invändning angående lokomotivförarne, som efter mitt tycke hafva goda inkomster, att 400 kronor af deras

inkomst utgöra milpengar, och milpengarne äro egentligen afsedda såsom ersättning för den ökade utgift för måltider, som de behöfva intaga på sina resor. Det är sant till en del, men det är icke fullt sant, ty annars kan jag icke förstå, hvarför konduktörerna, som resa lika mycket som lokomotivförarne, och äfven de behöfva mat, icke hafva mer än 192 kronor i milpengar. Skall det anses, att de kunna lefva på mindre kost än lokomotivförarne, eftersom de få icke fullt hälften så mycket milpengar som dessa? Nej, milpengarna utgöra endast till en del extra ersättning för ökade kostnader för måltider under resan; för lokomotivförarne utgöra de dessutom ett slags flit- eller uppmuntringspengar för att de skola hushålla väl med stenkolen. I den mån, som de fara varsamt med statens tillgångar, få de på detta sätt en ökad ersättning.

*Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

När Kungl. Maj:t talar genom civilministerns mun, då låter det på det sätt vi här hafva hört, att 1,080 kronor måste anses vara så litet, att en man endast med stor svårighet och omtanke kan skaffa sig och de sina en nödortftig bärgning. Jag har visat, hur det förhåller sig med de 1,080 kronorna, att de hafva godt följte af andra inkomster, så det är i själfva verket ingen af dem, som hafva ett arfvode af 1,080 kronor, hvilkas årsinkomst uppgår endast härtill, utan allesamman hafva mer — somliga mycket mer.

Men Kungl. Maj:t har nyligen talat icke blott genom civilministerns mun: han har också talat genom ecklesiastikministerns mun, och då har han talat på ett annat sätt! Vi hafva för några dagar sedan mottagit en kungl. proposition om löneförbättring åt folkskollärarne. Där omtalas, att folkskollärarne själfva begärt att få sin minimilön fastställd till 900 kronor och sedermera ålderstillägg; och Kungl. Maj:t har nu upptagit detta och föreslagit Riksdagen, att folkskollärarnes minimilön skall utgöra 900 kronor. Jag tror icke, att det är någon af herrarne i denna kammare, som skulle vilja komma med det påståendet, att folkskollärarne stå på en lägre social nivå än den lägre järnvägspersonalen. Jag tror, att de själfva skulle protestera lifligt mot ett sådant påstående — och jag protesterar också, ty jag anser, att de fullt ut stå på samma nivå och kanske ett stycke högre. Hur hänger det då ihop med detta, att i ena fallet 1,080 kronor skulle vara alldeles otillräcklig lön, ja, en svältlön, såsom herr Lindqvist nyss sade, så att den lägre järnvägspersonalen måste svälta, om den icke får tillägg? I det andra fallet åter förklaras 900 kronor, således 180 kronor mindre, vara en väl afvägd lön för skollärarne. Väl är det sant, att en skollärare icke har så långvarig tjänstgöring som en man af järnvägspersonalen. Den senare har tjänstgöring året om och skolläraren icke mer än omkring 34 veckor. Man kan också säga, att fysiskt sedt, har järnvägspersonalen ett mycket mer ansträngande arbete. Det är sant, men jag tror också, att det arbete våra folkskollärare få nedlägga kan fresta hälsan rätt mycket, också det. I den vägen tror jag icke, att man kan göra så stora olikheter. I alla händelser står det fast, att Kungl. Maj:t i ena fallet har sagt, att 1,080 kronor är för litet, och i andra

Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)

fallet begärt, att vi skulle bevilja 900 kronor. Det skulle vara intressant att veta, hur Kungl. Maj:t vill förklara skillnaden.

Nu vill jag på det bestämdaste reservera mig mot hvarje miss-tolkning af mina ord. När jag här talat om den kungl. propositionen om skollärarnes löner, har jag därmed icke på ringaste vis uttalat mig angående min egen ställning till den frågan. Jag vill hafva tid att pröfva saken, innan jag uttalar mig i densamma. Här har jag endast anfört den jämförelse, som alldeles osökt fram-ställer sig.

Herr civilministern yttrade, att finns det fog för framställningen om höjning af lönerna, så bör den icke uppskjutas. Det håller jag med om: om det finns fog, bör saken icke uppskjutas. Jag tycker mig emellertid ha visat, att det för närvarande icke finns fog därför, och utskottets skäl, som jag ännu icke berört, styrka efter min mening ännu mer den åsikten, att det icke finns fog att gå längre, än utskottet föreslagit.

En talare, herr Berg från Göteborg, anmärkte, att utskottet icke har rätt att komma och tala om — såsom det gör i slutet af sitt betänkande — att det icke går an att hålla på att jämka och jämka, ty själf hade utskottet jämkat. Nej, utskottet har icke jämkat: utskottet har tagit hvad Riksdagen beslöt i fjol. Detta har utskottet ansett sig böra lojalt böja sig för, och jag förmodar, att ingen vill sätta i fråga, att vi skulle tagit bort äfven det tillskott, som bifölls i fjol! Det hade varit en jämkning bakåt, som vi väl förtjänat förebräelse för.

Ungefär samma anmärkning gjordes af herr civilministern, att utskottet skulle hafva frångått sina principer från i fjol. Jag kan icke inse annat, än att vi stått fast vid hvad vi beslutit i fjol, ty det är hvad vi här föreslagit, och då ha vi väl icke frångått våra principer.

Herr Berg nämnde, att det här icke gäller en särskildt stor penningfråga: förslagen skilja icke på mer än 70,000 kronor. Det är icke en penningfråga, utan det är en principfråga det här gäller. När en kommitté är tillsatt för att uppgöra definitivt förslag, som skall framläggas vid nästa riksdag, synes det mig vara ganska vågadt att sätta förhöjningen till det belopp, att man rent af bundit kommittén vid ett visst minimum, som den icke kan gå inunder utan att åstadkomma mycket förargliga nedsättningar i hvad som det ena året beviljats.

Här har anmärkts på utskottets motivering; men såvidt jag kan förstå, måtte denna vara ovanligt stark, ty nog måtte det väl vara sant hvad som här säges — och det har äfven i statsrådsproto-kollet framhållits — att det går icke an att så här jämka och lappa och därigenom utsätta den fastställda lönestaten för faran att mista ordning, reda och sammanhang. Och hvad tanke skola dessa lön-tagare få om denna lönestat, då de se, att de när som helst, snart sagdt bara de komma med en petition, kunna få den ändrad i vissa delar? Då blir det ju icke möjligt för dem att få något fast och bestämdt att hålla sig till.

Det vore frestande att säga några ord om den antydan, som gjordes af den siste talaren, herr Lindqvist. Han talade om, att arbetarne på andra områden hade med anlitande af andra medel fått sin vilja igenom, och han varnade för att drifva saken därhän, att den lägre järnvägspersonalen skulle nödgas anlita samma medel. Hvad medlet är, det veta vi: det är strejk. Jag tror, att det hade varit bättre, om han hade underlåtit att komma fram med detta uttalande, som, huru det än tolkas, dock svårligen kan tydas annat än som ett förtäckt hot. Den lägre järnvägspersonalen har verkligen icke så dåligt ställt gentemot med dem jämställda af landets öfriga befolkning, att den har någon anledning att tillgripa strejkens tveeggade vapen för att tilltvinga sig högre löneförmåner. Jag säger med flit »tveeggade», ty en strejk kunde blifva ganska farlig äfven för personalen själf.

Här har icke talats ett ord hvarken uti detta betänkande eller under diskussionen i dag om de många förmåner, de verkligt reella förmåner, som den lägre järnvägspersonalen har utom de här i siffror uppräkneliga löneförmånerna, såsom fria resor inom viss omfattning, fri läkarevård och pension på ålderdomen. När man jämför arbetare i enskild verksamhet med denna järnvägspersonal, då bör man taga i beräkning äfven dessa förmåner. Jag tror icke, att den i industriens tjänst anställde arbetaren i många fall har sådana extra förmåner och framför allt icke pension.

Herr talman! Jag har kanske uppehållit kammaren något för länge, men jag har, äfven med utsikt att från många håll ogillas, icke kunnat underlåta att här uttala hvad som är min ärliga och bestämda öfvertygelse, att Riksdagen handlar icke orättvist och icke obilligt mot den lägre järnvägspersonalen, om Riksdagen nu vill antaga den hemställan, som af statsutskottet blifvit gjord.

Häruti instämde herrar *Eriksson* i Bäck, *Lundell*, *Wiklund* och *Anderson* i Hasselbol.

Herr Starbäck: Då jag, herr talman, försummat att vid betänkandet få antecknadt, att jag icke deltagit i utskottets beslut i denna fråga, må det icke anses oriktigt, att jag här häfdar en annan ståndpunkt än den, till hvilken utskottet kommit.

Det är ju sant, på sätt och vis åtminstone, att frågan nu kommit i ett annat läge, än den låg föregående riksdag, därför att en kommitté tillsatts för att utreda hithörande frågor. Och jag begagnar tillfället att uttala min glädje öfver detta förhållande och min förhoppning, att kommitténs arbete skall lända till gagn för vederbörande. Men jag kan icke gå in på den synpunkt, som den siste ärade talaren framburit, och som jag tycker är ganska krass, att i och med detsamma, som denna kommitté tillsatts, får man slå sig i ro och låta sig nöja med utskottets förslag, därför att det är detsamma som föregående Riksdags beslut. Det, som kommittén enligt min mening bör framför allt få att syssla med, det är de svårbestämda gränsfall, som komma att finnas i många afseenden,

Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)

Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)

såväl med afseende på de dyrare orterna och med afseende på den högsta löneförmånen som ock med afseende å de olika arbetssätt, som finnas hos olika kategorier af järnvägsbetjante.

Jag kan icke, herr talman, anse det lämpligt att här söka upprepa i någon annan form de skäl, som synas mig tala mot utskottets hemställan och som på ett så utmärkt sätt förut här framställts från olika håll. Men jag kan å andra sidan icke underlåta att söka bemöta den siste talaren med några få ord.

Det, som var grundtemat i herr Hammarskjölds anförande, det var, att hufvudsaken för Riksdagen vore att se till, att järnvägspersonalen icke lede någon nöd. Det syntes honom, att så fort man kunde konstatera en lefnadsstandard hos denna personal, som höjde sig öfver fattigdom och elände, ja, då vore allt väl beställt. Och för att visa, att järnvägspersonalen icke lede någon nöd, höll han sig med stor omsorg till höjderna, d. v. s. han undersökte endast, huru det ställde sig med afseende å de högsta lönegraderna. Det synes mig vara ett oriktigt tillvägagångssätt. Man borde väl egentligen börja med att undersöka, huruvida det finnes ett behof, ett trängande behof hos de lägsta lönegraderna för att sedan stanna vid en viss gräns. Men han konstaterade i stället, att de, som uppnått en fast lön af 1,080 kronor, de ha det i gemen så utmärkt väl ställt, att för dem icke behöfves någon löneförhöjning. Jag undrar för resten, om ens detta verkligen är förhållandet, jag tillåter mig hysa mina stora dubier om den saken. För det första, för att fastslå ett sådant påstående och stå för det, är det, enligt mitt förmenande, icke nog att visa, att man kan ha sitt lifsuppehälle på den och den summan. Det finnes också något, som heter utbildning och kostnaden för ernående af den kompetens, som erfordras för en viss syssla. Det glömde herr Hammarskjöld alldeles bort. Det finns också en annan synpunkt, som härvidlag är mycket viktig, och det är den ålder, vid hvilken dessa jämförelsevis väl aflönade platser tillträdas och -- af icke mindre vikt -- den ålder, då innehafvarne af dessa platser blifva utslitna af sitt svåra arbete och därför måste utträda ur tjänsten och öfvergå till den pensionering, om hvilken han också talade. Han glömde visserligen icke därvid att framhålla de pensioner, som dessa afgangne järnvägsmän åtnjuta. Men han glömde att framhålla, att, såsom jag har mig bekant, de också måste afstå af sin lön för att få dessa pensioner. Det är således enligt min mening ytterst lätt sagdt, att dessa löneförmåner äro tillfredsställande, men det är icke lika lätt att bevisa det. Ty det är andra omständigheter, som här spela in, och det är sådana, som kommittén får att utreda. Skulle verkligen Riksdagen begå ett misstag genom att bevilja det lönetillägg på 60 kronor, som regeringen föreslagit åt de järnvägsbetjante, som ha 1,080 kronor i fast lön, tror jag i alla fall för min del, att Riksdagen lättare skulle kunna bära det misstaget, än om den nu vägrar att gå in därpå och sedan kommitténs utredning befinnes peka åt motsatt håll mot hvad den föregående ärade talaren menade.

Jag vill icke närmare gå in på den jämförelse, han anställde, mellan den föreslagna löne regleringen för folkskollärarne och den här ifrågasatta löneförbättringen. Men det är väl i alla fall icke riktigt att här med lösa siffror taga fram deras minimilöner, utgångslöner och ålderstillägg. De ha ju också naturaförmåner, och de ha dessutom möjlighet att få sina löner ökade och reglerade uppåt, hvar och en af sin kommun. Och för det tredje — hvilket icke är det minst viktiga — ha de dock, säga hvad herr Hammarskjöld säga vill, säkert mycket större utsikter till extra inkomster än någon af de här ifrågavarande järnvägsbetjante. Jag tror, att det var ganska olyckligt och olämpligt att här draga in denna fråga. Och jag hoppas, att den afsedda verkan däraf kommer att utebli.

Såsom sagdt, herr talman, jag tycker för min del, att man vid granskningen af ett sådant här förslag icke bör börja med att se efter, huru det ställer sig för personer i de högsta lönegraderna, utan i första rummet tänka på de lägst aflönade. Och då får jag för min del säga, att jag ingalunda är så synnerligen belåten med regeringens förslag. Jag har med ledning af den tabell, som var vidfogad Kungl. Maj:ts proposition till 1905 års Riksdag, sett efter, huru många järnvägsbetjante, som med ett lönetillskott af 60 kronor skulle fortfarande stå under 700 kronors inkomst, därvid inberäknadt naturaförmåner, men icke dyrtidstillägg. Och det har visat sig, att det icke är mindre än 273 järnvägsbetjante, som, trots detta löne-tillägg af 60 kronor och med inberäkning af naturaförmåner, icke komma upp till 700 kronor. Och det blir icke mindre än 67 st., som med detta tillägg och med naturaförmåner icke komma upp till högre inkomst än 600 kronor, således med dyrtidstillägg till 660 kronor. Den, som med sådana siffror för handen kan anse, att de motionärer, som velat gå längre än Kungl. Maj:t, verkligen kommit fram i ogjordt väder, den synes mig dock ha föga känsla för dessa de minst aflönades ställning.

Jag skulle således, herr talman, särskildt då det i alla fall gäller en kår af statsarbetare, som ha ett det allra mest slitande och samtidigt mest ansvarsfulla arbete, ett arbete, som icke begränsas på vanligt sätt, utan som måste utföras under dygnets alla timmar, både natt och dag, under veckans alla dagar, både i helg och söcken, och då det arbete, som utföres, icke kan blifva ett vanearbete, icke kan utföras, såsom man säger, mekaniskt, utan alltid fordrar en utomordentlig vaksamhet och särskild skärpa i iakttagelseförmågan, då det, som sagdt, gäller en kår, som skall utföra ett sådant arbete, skulle jag för min del helst ha velat instämma i ett yrkande eller själf framställt ett sådant, som gått längre än Kungl. Maj:ts förslag. Men då jag är öfvertygad om, att detta är det enda, som har utsikt att segra vid en eventuell gemensam votering, ber jag att få sluta med att yrka bifall till detsamma.

Herr Sjö: Herr talman, mina herrar! Det är icke alls behagligt att uppträda i en sådan ömtalig sak som denna, när man hört så ofantligt vackra tal för bifall till Kungl. Maj:ts förslag, ja, till

Angående tillfälligt löne-tillägg för viss personal vid statens järnvägar.
(Forts.)

*Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

och med för bifall till motionärernas förslag. Det kan icke hjälpas, att det dock måste vara någon eller några, som uppträda för utskottets hemställan, och när jag detta gör, får jag säga, att det icke gärna varit möjligt för utskottet att komma med någon annan hemställan än den, som framlagts i detta betänkande.

Här ha framställts förslag icke allenast af järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t, utan äfven af ett fyrtiotal motionärer, och skulle man hafva jämkat ihop alla dessa, hade detta tagit en orimlig tid.

Kungl. Maj:t har äfven insett, att saken icke var fullständigt afhjälpt med ett bifall till Kungl. Maj:ts framställning. Ty Kungl. Maj:t har, som vi veta, tillsatt en kommitté, och denna kommitté har fått sig ålagdt att framkomma med sitt utlåtande rörande löne-reglering för statsbanornas tjänstepersonal och betjante så tidigt, att frågan därom må kunna komma före redan vid nästa års riksdag. När så är, har det också syntts oss vara riktigast att man icke skulle förrycka frågan, utan endast tillstyrka Riksdagen att bevilja hvad Riksdagen förlidet år tillerkände denna tjänstepersonal. Härtill kommer nu också, att denna statsbanepersonal har dyrtidstillägg, och då har åtminstone jag för min del och äfvenledes utskottet i dess helhet ansett, att denna personal bör kunna vara nöjd ändå. Man må säga om denna aflöning hvad man vill; jag ser dock icke så liten, som en och annan här i kammaren, synnerligast motionärerna, vill göra troligt. Jag vill i detta fall erinra om en annan samhällsklass, säkerligen den talrikaste i vårt land, utan att i kompetensafseende vilja jämföra den med dessa statstjänare. Jag åsyftar härmed hemmansägare-, brukare-, arrendators- och torpareklasserna. Dessa ha allesammans en ansträngande befattning. De få icke allenast arbeta hela dagen, utan mången gång tidigt på morgonen och sent på aftonen. Ja, sannerligen, den jordbrukande klassen måste föra det mest sträfsamma lif, man gärna kan tänka sig. Det är rikt på slit och umbäranden; så, när herr Lindqvist härvidlag talar om slit och umbäranden, skulle jag önska, att han, som nu ifrar så varmt för denna banpersonal — och jag klandrar honom icke för det — verkligen finge lära känna dessa människors umbäranden, arbete och sträfvanden; kanske skulle han då vilja ifrå äfven för dem i brydsamma tider med statsanslag, så att de finge det bättre ställdt, än de nu ha; men bäst betacka sig för hans hjälp. När nu härtill kommer, att denna befolkning får räkna med missväxt — i den ort jag tillhör fick man t. ex. i höst den sämsta skörd man fått sedan 1868 — då må man icke förtänka denna samhällsklass, att den gärna skulle önska att i likhet med banpersonalen hafva löner, om också icke så stora, dock lika säkra som denna banpersonals löner. Denna banpersonal, den är icke utsatt för sådana olägenheter som missväxt, den har sin säkra lön och vet hvarje månad hvad den har att uppbara, och det är icke så litet att sätta värde på.

När därtill kommer, att såväl Kungl. Maj:t som järnvägsstyrelsen varit ense om, att om man höjde lönerna nu, vare sig genom lönetillägg eller på annat sätt, så skulle detta förrycka den

blifvande löne regleringen, då har utskottet ansett sig hafva ett fast stöd i denna deras ståndpunkt.

Jag ber dessutom få erinra om, att år 1902 reglerades lönerna för poststaten. Denna löne reglering trädde i kraft 1903 och har således varit gällande allenast i tre år. Men nu kommer generalpoststyrelsen till Kungl. Maj:t och säger, att äfven där erfordras löne förbättring, oaktadt icke mer än tre år förflutit, sedan en löne reglering verkställdes. Skälet, säger generalpoststyrelsen, är det, att året före det denna löne reglering skedde, hade dyrtidstillägg beviljats, men det var icke alla, som genom regleringen fingo sina löner ökade med belopp, som motsvarade dyrtidstillägget, utan en del fick mera och en del fick mindre, och därför kommer man nu fram med framställning om att ytterligare öka vissa löner. Hur det skall gå, om man förrycker förhållandena så, att en löne reglering för en hel kår icke kan bestå längre än tre år, det kunna herrarne lätt inse.

Om vi nu bevilja detta lönetillägg, så får jag verkligen säga, att för den kommitté, som nu sitter och arbetar med en löne reglering för statsbanornas personal, för den blir då ganska svårt, ja, bekymmersamt, om jag så får kalla det, att på ett rättvist och godt sätt reglera dessa löner, ja, måhända skall då om tre år banpersonalen återkomma, som poststaten gjort.

Banpersonalen har icke endast sin lön, såsom visas här i tabellerna, utan den har också andra förmåner, såsom fri läkarevård, fri medicin, fria resor och fraktfrihet för lifsförnödenheter, och sedan ha de sin goda och säkra pension; men därtill kommer också någon tids frihet hvarje år, de ha sin semester. Med hänsyn till allt detta kan man säga, att denna banpersonal har det jämförelsevis ganska bra ställt.

När de nu ha utsikt till att få till stånd en ny förbättrad löne reglering, så synes det mig, att man under alla omständigheter kan vara lugn och trygg, om man bifaller hvad statsutskottet här föreslagit, helst man vet, att deras löner om ett år skola vara reglerade, hvarför jag, herr talman, ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Lindqvist: Herr talman! Herr Hammarskjölds anförande har bringat mig i den situationen, att jag ännu en gång måste ta till orda för att göra en liten replik.

Herr Hammarskjöld syntes förmena, att vi icke tagit hänsyn till de extra tillägg, som tillkomma utöfver de ordinarie arfvodena. Jag vill därtill då endast anmärka, att vi ingalunda ha förbisett detta, men vi ha å andra sidan tagit hänsyn till, att en del af dessa extra tillägg äro af sådan art, att det måste anses vara oegentligt att uppta dem såsom bestämda tillskott till lönen, exempelvis de s. k. milpengarna. Det blir ungefär samma förhållande, om de så skulle betraktas, som om man skulle säga, att herr Hammarskjöld har en lön i form af riksdagsarfvodet, uppgående till 1,200

*Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

Angående
tillfälligt löne-
tillägg för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)

kronor. — Jag undrar just hvad han skulle tycka därom, om jag nu skulle tillåta mig till honom framställa en fråga i den riktningen?

Dessa personer, som äro ute på resor, de nödgas — såsom af herr civilministern betonades — omsätta dessa penningar på sådant sätt, att de icke kunna få betraktas såsom ett sådant bestämdt extra tillägg.

Det nämndes också af herr Hammarskjöld, att pensionen för järnvägsfolket är en sådan förmån, att till följd af densamma behöfvets af ett extra lönetillägg icke skulle göra sig gällande med samma styrka. Jag vill då erinra, att dessa arbetare själfva utgöra tillskott till sina pensionskassor, det visas af de tabeller, som äro vidfogade betänkandet. Den lön, som där står upptagen, kommer ingalunda med hela sitt belopp dessa arbetare direkt till godo, utan då de utkvittera lönen, få de vidkännas afdrag för pensionsinrättningen. Hvad de utbekomma kontant blir således mycket mindre, än hvad där står. Det skäl, herr Hammarskjöld sålunda anfört, synes snarare tala för att de skola få något tillägg just därför att de ha utgifter för denna pensionsinrättning.

Jag kan i detta sammanhang icke underlåta att säga, att, då herr Hammarskjöld pekade på den förmånen med den af honom angifna utsträckningen, det är att hoppas, att vederbörande måtte vidtaga sådana åtgärder, att den 37 millioners brist, som förefinnes i pensionskassan, blir betäckt, så att pensionsförmånen för järnvägsfolket må bli af den omfattning herr Hammarskjöld framhöll.

Jag vill sedan, herr talman, göra den erinran, att jag anser det vara icke riktigt grannlaga, då herr Hammarskjöld begagnade sig af tillfället och nästan ville påstå, att jag här i kammaren med ett mitt uttryck skulle hafva uttalat något hot. Hvad jag gjorde är, att jag i mycket försiktiga ordalag har snuddat vid eller pekat på verkliga förhållanden, och jag vill erinra om, att den meningen jag uttalade har framförts till mig från en hel del af järnvägsfolket. Men om man fortfarande tror, att jag har haft en sådan afsikt med denna framställning, som herr Hammarskjöld antydde, vill jag upplysa om, att jag personligen icke har något att skaffa med järnvägsfolkets organisation eller deras göranden och låtanden i öfrigt. Jag ber därför att få tillbakavisa det påståendet herr Hammarskjöld uttalade och den mening han inlade i mina ord.

Till sist vill jag säga herr Sjö, att jag ömmar för mitt vidkommande lika varmt för landtbruksarbetarne som för alla andra arbetare, hvilkas ställning jag känner, och ingenting är mig kärare än att få göra gemensam sak med herr Sjö till att förbättra landtarbetarnes ställning och jag är ytterst tacksam för den erinran herr Sjö i det afseendet gjorde.

Öfverläggningen var härmed afslutad. Därunder hade yrkats dels bifall till utskottets hemställan, dels ock afslag å berörda hemställan och bifall i stället till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning. Herr talmannen, som nu framställde propositioner å dessa yrkanden, förklarade sig anse den sistnämnda propositionen vara

med öfvervägande ja godkänd; men som votering begärdes, blef nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande voteringsproposition:

Den, som vill, att kammaren, med afslag å statsutskottets hemställan i tredje punkten mom. a) af utskottets förevarande utlåtande n:o 29, bifaller Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit utskottets berörda hemställan.

Omröstningen utvisade 115 ja mot 74 nej; och hade kammaren alltså fattat beslut i öfverensstämmelse med ja-propositionens innehåll.

Härefter föredrogs utskottets hemställan i mom. b); och begärdes därvid ordet af:

Herr Nilson i Örebro, som anförde: Herr talman, mina herrar! Af den tabell, som är bifogad statsutskottets betänkande, finner jag med en viss tillfredsställelse, att statsutskottet insett riktigheten af att alla de olika löneförmåner, som järnvägsbetjante hafva, böra sammanföras, så att man får en öfversikt öfver dem alla. Om man genomläser denna tabell, kan man lätt nog konstatera, att de sämst eller lägst aflönade bland järnvägsbetjante äro kolvakter, pumpare samt vagnputsare och lokomotivputsare. Till dessa betjäntekategorier vid statsbanorna höra inalles 626 personer. Af dessa är det ingen, som har högre aflöning än 780 kronor. Ifrågavarande betjante få börja med en aflöning af 540 kronor per år, och den högsta aflöning, som de kunna komma upp till, är, såsom nyss sades, 780 kronor. De ha icke något som helst beklädnadsbidrag, men de hafva bostad in natura eller, om icke detta är fallet, 20 procent af lönen till hyresbidrag. Den högsta aflöning, som någon inom dessa betjante-grupper kan få, inberäknadt hyresbidrag, utgör alltså 936 kronor, under det att den lägsta är 648 kronor. Det är ju alldeles klart, att en aflöning af 648 kronor för en person, bosatt på sådana orter, där lefnadskostnaderna äro jämförelsevis höga — jag erinrar om, att kolvakter t. ex. icke finnas annorstädes än vid 1:sta, 2:dra och 3:dje klassens stationer — är så pass låg, att den icke kan anses bereda en anständig bergning åt honom. Det är också därför som jag föreslagit, att dessa personer måtte få ett beklädnadsbidrag af 60 kronor per år.

Jag vill också erinra om, att den befordringsmöjlighet, som stationskarlar och dylika ha, förefinnes icke alls för dessa betjante. De hafva befordringsmöjlighet endast inom den grupp, de tillhöra. Detta har också fört därhän, att det är snart sagdt omöjligt att vid

*Angående
beklädnads-
bidrag för viss
personal vid
statens järn-
vägar.*

Angående
beklädnads-
bidrag för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)

statsbanorna erhålla personer, som vilja hafva dessa befattningar såsom ordinarie, och hvad särskildt Örebro station angår, vill jag omnämna, att en extra kolvakt efter 8 års tjänstgöring kommit upp till en aflöning, som vida öfvergår hvad en ordinarie efter 12 år kan komma upp till inklusive hyresbidrag. Det är klart, att sådana förhållanden vittna om, att ett behof af ändring förefinnes. Om icke min motion skulle leda till något annat, än att den löneregeringskommitté, som är tillsatt, behjärtade detta sakförhållande, så vore därmed mycket vunnet. Men då, enligt min mening, det föreslagna beklädnadsbidraget hvilat på grundval af billighet och rättvisa, så kan jag icke annat än yrka bifall till min motion.

I detta anförande instämde herrar *Juhlin, Carlsson* i Malmberget, *Kvarnzelius, Karlsson* i Fjäl, *Hörnstén, Forsberg, Berg* i Göteborg, *Nordin, Eriksson* i Grängesberg, *Andersson* i Baggböle, *Branting, Thorsson, Johansson* i Öija, *Jansson* i Edsbäcken, *Lindqvist* och *Wavrinsky* i Stockholm.

Herr Berglund: Ehuru tiden är långt framskriden, vill jag icke underlåta att yttra några ord med hänsyn till den nu föreliggande frågan.

Jag vill då i första hand vända mig mot den blomstermålning, som här för en kort stund sedan tecknats af herrar Hammarskjöld och Sjö. Dessa herrar utgingo, såsom redan framhållits, från den personal, som åtnjuter 1,080 kronors årsaflöning. Jag däremot vill visa medaljens fränsida och framhålla de lägsta lönebeloppen för betjäningen.

En banvakt vid statens järnvägar börjar med en aflöning af 480 kronor för år och uppnår sedermera högst 660 kronor. Från dessa aflöningar uppgår ett visst belopp till deras änke- och pupillkassa, så att den månadsaflöning de äga utkvittera utgår, för de lägst aflönade, med 37 kronor 8 öre, hvartill kommer 10 kronor i beklädnadsersättning, alltså inalles 47 kronor 8 öre. De högst aflönade åter få utkvittera 51 kronor i lön och 10 kronor i beklädnadsersättning, således 61 kronor. Dessa belopp hafva icke blifvit här framhållna. Det är ju sant, att härtill kommer fri bostad, men att aflöningsförmånerna ändå äro för låga, torde icke kunna förnekas.

Jag vill nu fortsätta min redogörelse. En stationskarl börjar med 480 kronor årlig lön och kommer slutligen till högst 720 kronor. I likhet med banvakten utkvitterar han per månad lägst 47 kronor 8 öre. Är han placerad på en första, andra eller tredje klassens station, komma härtill 5 kronor extra per månad. I högsta lönegraden utkvitterar han per månad 70 kronor 64 öre, beklädnadsbidraget däri inbegripet.

För putsare, kolvaktare, stallkarlar m. fl., som omnämnas i herr Nilssons motion, utgör lägsta löneförmånerna 540 kronor, högsta 780 kronor. Af dessa summor utkvitteras per månad 41 kronor 72 öre i lägsta lönegraden och 60 kronor 26 öre i den högsta. Nu vill jag också här anmärka, att jämväl denna del af betjäningen åtnjuter

fri bostad äfvenså att begynnelselönen för alla dessa grupper, på grund af ortsförhållanden, kan sättas olika, hvarförutom i öfre Norrland s. k. kallorttillägg utgår.

Det har framhållits, hvilken stor fördel den lägre tjänstepersonalen erhållit i form af dyrtidstillägg. Men dessa personer, om hvilka jag nu talar, hafva icke fått något sådant, de hafva blifvit utan. Ty när bestämmelser om dyrtidstilläggens utgående meddelades, undantogos från dyrtidstilläggs åtnjutande alla, som åtnjöto bostadsförmån in natura. Om vi alltså tänka på t. ex. en lokomotivputsare, så får han, som sagdt, i högsta lönegraden utkvittera 60 kronor 26 öre per månad, men han får icke något dyrtidstillägg därå, ty han har bostad in natura. Alla åter, hvilka icke hafva fri bostad, hafva fått 10 procents dyrtidstillägg. Om således en sådan person åtnjuter 600 kronor i lön, erhåller han därtill 20 procents ersättning med 120 kronor för hyrande af bostad, alltså inalles 720 kronor för år, så kom han vid dyrtidstilläggets beviljande i åtnjutande af sådant till 10 procent å hela summan 720 kronor., alltså en förbättring af 72 kronor för år. Men den, som med lika stor lön, 600 kronor, råkade hafva blifvit tillerkänd bostad in natura, han fick ingenting i dyrtidstillägg. Bland den vid statens järnvägar anställda personal, som med afseende på befordringsmöjlighet och därmed förenad utsikt till bättre ekonomisk ställning är sämst lottad, befinna sig just dessa putsare, kolvaktare, stallkarlar o. d. Med ett eller annat undantag äro de hänvisade till att kvarblifva i sin ställning; de äro i saknad af nästan hvarje utsikt till befordran eller extra inkomst. De öfriga kategorierna hafva åtminstone någon förhoppning att i framtiden få en i ekonomiskt afseende bättre ställning, men så är icke förhållandet med dessa, hvarom jag nyss talade, och man kan ju lätteligen förstå hvad detta kan hafva för inverkan på dessa personer, som befinna sig i en dylik hopplös ställning. De hafva ett tungt och hälsofarligt yrke, som måste utöfvas i sot och smuts och rök och damm. Den, som varit i tillfälle att se, under hvilka förhållanden dessa personer måste förrätta sitt arbete, skall säkerligen gifva mig rätt i, att deras yrke är ett af de minst afundsvärda i statens tjänst. Hur tungt, sträfsamt och farligt stationskarlens eller banvaktens yrke än är, har han dock förmånen af att få förrätta sitt arbete i fria luften eller i hyggliga och rena lokaler, under det åter dessa putsare, kolvaktare o. d. hafva det i detta hänseende mycket sämre ställt.

Dessa män hafva inga befordringsutsikter, deras lön utgör lägst 540, högst 780 kronor, de hafva inga extra inkomster och åtnjuta icke, såsom stationskarlar och banvakter dock göra, någon beklädnadsersättning, hvilket de förra åtnjuta till belopp af 10 kronor i månaden. Denna jämförelse gör jag icke därför, att jag anser stationskarlar och banvakter vara så lyckligt ställda i ekonomiskt afseende, utan därför att det blott synes mig vara en enkel gärd af rättvisa att bevilja dessa putsare, kolvakter m. fl. den blygsamma summan af 60 kronor för år såsom bidrag till beklädnad, då sådant utgår med 10 kronor per månad till alla dem, hvilka i löneförhållande äro jäm-

*Angående
beklädnads-
bidrag för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)*

Angående
beklädnads-
bidrag för viss
personal vid
statens järn-
vägar.
(Forts.)

ställda med de förre. På grund af hvad jag nu anført ber jag få yrka bifall till det i herr Nilsons motion gjorda yrkandet.

Med herr Berglund förenade sig herrar *Starbäck*, *Lindh* i Gäfle. *Lundström* och *Johansson* i Jönköping.

Herr vice talmannen: Herr talman! Herr Nilson i Örebro har hemställt, att Riksdagen måtte besluta att af järnvägstrafikmedel tilldela vid statsbanorna anställda lokomotivputsare, vagnputsare, pumpare och kolvakter ett beklädnadsbidrag för år 1906 af 60 kronor. I aflöningsreglementet, som, enligt hvad jag vill minnas, är utfärdadt år 1901, för tjänstemän och personal vid statens järnvägar, stå dessa tjänstegrupper upptagna till en aflöning af i lägsta löneklassen 540 kronor och i högsta 780 kronor. Jag tror, att den sistnämnda siffran stämmer öfverens med hvad den nästföregående talaren angaf för samma klass, men om den förstnämnda siffran gör det, kan jag icke säga, ty jag hörde icke allt, som yttrades från hans plats. Till dessa belopp komma nu *dels*, såsom också han nämnde, fri bostad och vedbrand, *dels* ock det extra lönetillägg, som Riksdagen kommer att besluta, *dels* sannolikt äfven dyrtidstillägg. Om nu därtill skall läggas äfven beklädnadsbidrag — såsom herr Nilson föreslår —, synes mig böra pröfvas af järnvägsstyrelsen i första hand, emedan beklädnadsbidrag, såsom vi veta, anses lämpligt för vissa grupper af betjante, under det att sådant anses icke böra ifrågakomma för andra grupper. När härtill kommer, att, såsom redan förut i dag nämnts, Kungl. Maj:t har tillsatt en kommitté, som redan påbörjat sitt arbete med att göra upp ett fullständigt förslag till lönereglemente för såväl tjänstemän som betjante vid statens järnvägar, och när vi veta, att det är Kungl. Maj:ts mening att på grund af detta förslag inkomma med proposition till nästa Riksdag om förändrade löneförhållanden för järnvägspersonalen i sin helhet vid statens järnvägar, så synes det mig, som om Riksdagen borde gifvas anstånd med att pröfva denna detaljfråga, och detta så mycket hellre, som Riksdagen icke brukar vilja gifva sig in på likartade frågor, förrän de blifvit i första hand pröfvade af vederbörande myndigheter. Jag yrkar därför bifall till utskottets förslag.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad, gaf herr talmannen i enlighet med de yrkanden, som under öfverläggningen framkommit, proposition *dels* på bifall till utskottets hemställan, *dels* ock på afslag därå och bifall till den i ämnet väckta motionen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Emellertid begärdes votering, i följd hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs en voteringsproposition, så lydande:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i tredje punkten mom. b) af utskottets förevarande utlåtande n:o 29, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

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

Omröstningen utföll med 102 ja mot 61 nej; och hade alltså utskottets hemställan af kammaren bifallits.

Mom c).

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 4:o.

Kammaren biföll utskottets hemställan.

§ 10.

Slutligen föredrogs och godkändes Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 1, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående undervisning i hälsolära vid rikets offentliga skolor.

Detta beslut skulle jämlikt 63 § riksdagsordningen delgifvas Första Kammaren.

§ 11.

Interpellation.

Herr J. R. Kjellén, som nu på begäran erhöll ordet, yttrade: Herr talman! Svenska telegrambyrån har nyligen meddelat följande notis:

London den 21 februari. I underhuset framställde i dag sir Charles Mac' Laren förfrågan, huruvida utrikesdepartementet uppmärksammat det inför svenska lagstiftningsmakten för närvarande föreliggande förslaget om exporttull på svensk järnmalm, som vore nödvändig vid järntillverkningen i England, och om man gjort föreställningar hos svenska regeringen för att förmå den att afstå från tullen.

Campbell-Bannerman genmälde: »Svaret på första delen af frågan är ja. Vi ämna höra oss för, om förslaget har utsikt att blifva antaget.»

Genom från kungl. utrikesdepartementet meddelade upplysningar har jag blifvit förvissad om, att debatten i fråga blifvit riktigt återgifven.

Den uppfattning af det ena landets medinflytande på det andra landets ekonomiska politik, som i den engelska interpellationen kommit

Interpellation. till synes, har i vårt land väckt en uppmärksamhet, som synes motivera frågans föreläggande äfven inför landets representation.
(Forts.)

Enligt min mening har vårt folk en stark och klar känsla af de förpliktelser, som den internationella samfärdseln och den gemensamma kulturutvecklingen ålägga hvarje medlem af det europeiska statssystemet. Såsom ägare af stora naturkapital, främst de norrländska malmborgen, har det icke sträfvat att rent undandraga dem den allmänna cirkulationen på världsmarknaden. Det har alltid — understundom måhända mera, än omsorgen om eget väl betingat — haft blicken öppen för den oskrifna lag, som numera icke tillåter folken att rufva på sina skatter såsom i forna dagar.

Det är min mening — och här talar jag till dels i egen sak — att denna uppfattning stått klar äfven för de motionärer, som vid innevarande riksdag gått längst i sina önskningsar med afseende å ofvanberörda exporttull. De hafva föreslagit sina tullsatser med försiktigt afvägd hänsyn till ej mindre köparens än säljarens intresse, under tillbörligt afseende å den starka prisstegring, som senaste halfår medfört å varan. Sålunda hafva de velat tillgodogöra den svenska staten något af nuvarande goda konjunktur på järnmarknaden. De hafva vidare velat skapa något skydd mot alltför hastig exploatering af våra järnmalmstillgångar, på det att landet icke må förspilla sin naturliga förstfödslorätt att draga bästa möjliga fördel af varan. Men ingen har haft en tanke att i detta afseende isolera landet från världsmarknaden.

Det måste vidare betonas, att den föreslagna tullen ingalunda riktar sig mot någon särskild utländsk makt. Den är att betrakta som ett led i Sveriges statsfinansiella och nationalekonomiska inrikespolitik, men vänder ingen afsiktlig udd mot utlandet. Det enda uppslag öfver hufvud, som i dessa motioner tagit sikte på frågans utrikespolitiska sida, är tvärtom dikteradt af särskild hänsyn till utländska makters intressen.

Men om så förhåller sig, så måste å andra sidan fastslås, att regleringen af ett lands ekonomiska politik i sig själf är en rent inre statsangelägenhet, hvaruti ingen annan än dess egen statsmakt äger inblanda sig. Hvarje suverän stat måste förbehålla sig den samma rätt, som England nyligen utöfvade, då det utan andra makters hörande belade sin stenkolsutförsel med tull, till stort betungande icke minst af de svenska köparne. Då man nu i vårt land föreslagit en utförseltull, som skulle tjäna landets berättigade intressen utan att kränka den allmänna marknadens berättigade kraf, så är detta ett analogt förhållande och skulle kunna tillräckligt stödjas på nyssnämnda engelska precedensfall, därest det gjordes behof af sådana i en sak, som ligger klar i själfva suveränitetens begrepp.

Landets allmänna opinion torde emellertid just nu önska ett officiellt uttalande i denna fråga, och det skall säkerligen icke heller falla regeringen svårt eller olägligt att afgifva en tillfredsställande förklaring. På grund häraf, herr talman, får jag vördsamt anhålla om kammarens tillstånd att till hans excellens ministern för utrikesärendena få framställa följande fråga:

Finnes i vårt närvarande förhållande till utländska makter något *Interpellation.*
 aftal eller annat principiellt hinder af natur att begränsa den svenska *(Forts.)*
 statsmaktens fulla handlingsfrihet i fråga om att pålägga ofvan-
 berörda exporttull å järnmalm?

Ifrågavarande framställning blef på begäran lagd på bordet.

§ 12.

Följande nya motioner afgåfvos, nämligen af:
 herr *A. F. Vennersten*, n:o 131, i anledning af Kungl. Maj:ts
 proposition angående lönereglering för lärare vid folkskolor m. m.;
 herr *E. P. W. Röing m. fl.*, n:o 132, om skrifvelse till Kungl.
 Maj:t angående inrättande af en tullteknisk byrå;
 herr *E. G. H. Åkerlund*, n:o 133, om skrifvelse till Kungl.
 Maj:t angående upphäfvande af alla bestämmelser om rang utom
 för hofvet m. m.; och
 herr *C. R. Johansson* i Jönköping, n:o 134, i anledning af
 Kungl. Maj:ts proposition angående lönereglering för lärare vid
 folkskolor m. m.

Dessa motioner bordlades.

§ 13.

Till bordläggning anmäldes:
 statsutskottets utlåtande n:o 10, angående regleringen af ut-
 gifterna under riksstatens nionde hufvudtitel, innefattande anslagen
 till jordbruksdepartementet;
 Andra Kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 2, i
 anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående
 entledigande af militära förtroendeämbetsmän, så snart de finnas
 icke vara fullt fäldugliga; och
 Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 3, i
 anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående
 utfärdande af nytt apotekarereglemente.

§ 14.

Justerades protokollsutdrag.

§ 15.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:
 herr *A. Magnusson* i Salstad under den 27 februari,
 » *A. Ekman* i Mo gård » 4 dagar fr. o. m. den 27 febr.
 » *J. E. Ericsson* i Ahlberga » 3 » » » » 26 »
 » *C. R. Johansson* i Jönköping » 4 » » » » 26 »
 » *J. E. von Krusenstjerna* » 2 » » » » 26 »

N:o 18. 66

Lördagen den 24 Februari.

herr *J. T. Larsson* i Lund under 4 dagar fr. o. m. den 27 febr.
» *P. N. Bosson* » 8 » » » » 26 » och
» *G. S. Neiglick* » 9 » » » » 26 ».

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 4,48 e. m.

In fidem
Herman Palmgren.