

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1906.

Andra Kammaren.

N:o 3.

Måndagen den 22 januari.

Kl. 1 på dagen.

§ 1.

Justerades protokollet för den 15 innevarande januari.

§ 2.

Herr statsrådet m. m. *J. E. Biesert* öfverlämnade dels Kungl. Maj:ts skrifvelse till Riksdagen om förordnande af en statsrådsledamot att utöfva den befattning med riksdagsärenden, som enligt § 46 i riksdagsordningen tillkommer en ledamot af statsrådet, dels ock nedannämnda Kungl. Maj:ts propositioner till Riksdagen, nämligen:

angående försäljning af en till förra regementskvartermästarbostället 1 $\frac{1}{4}$ mantal Bredsättra n:o 3 i Stockholms län hörande lägenhet;

angående försäljning af två till förra fanjunkarbostället 1 mantal Appuna n:o 2 Orrgården jämte Appuna n:o 13, en åker, i östergötlands län hörande lägenheter;

angående försäljning af två till förra korpralsbostället 1 mantal Gustad n:o 2 Käll- eller Korpralsgård i östergötlands län hörande lägenheter;

angående försäljning af vissa till förra militiebostället Gärstad n:o 1 Mellangård i östergötlands län hörande områden;

angående försäljning af en till förra kronofogdebostället $\frac{1}{2}$ mantal Alsheda n:o 3 Skomakargården i Jönköpings län hörande lägenhet;

angående försäljning af en till förra mönsterskrifvarbostället $\frac{3}{4}$; mantal Alsheda n:o 6 Annagård i Jönköpings län hörande lägenhet och

angående försäljning af mark från förra majorsbostället $\frac{1}{4}$ mantal Kärr n:o 1 i Kronobergs län.

Såväl skrifvelsen som propositionerna blefvo på begäran bordlagda.

Andra Kammarens Prot. 1906. N:o 3.

Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.

§ 3.

Föredrogs för remiss till utskott Kungl. Maj:ts proposition angående statsverkets tillstånd och behof.

Därvid anförde:

Herr Elowson: Herr talman! Jag anhåller att vid detta tillfälle få yttra några ord angående den stora inlandsbanan. Kungl. Maj:t har nämligen under sjätte hufvudtiteln äskat ett anslag till förberedande undersökningar, hvilka afse *dels* ett fastställande af banans hufvudsträckning, *dels* utredning och beräkning af driftkostnaden och banans ekonomiska bärkraft. Om det är en sanning och något mera än en fras, att det nu går en nationell stämning genom svenska folket, så skulle den kommunikationsled, som bär namnet inlandsbanan, vara ägnad att befästa denna nationella stämning och hindra dess förflyktigande. En riktig lösning af den viktiga frågan om lämpligaste sättet för anordnande af kommunikationer från Lappmarken och ned till västerhafvet skulle blifva en mäktig häfstång att befrämja Sveriges väl. Denna kommunikationsled skulle, färdig, helt visst bidra till att höja den materiella odlingen och att i följd däraf vidga den andliga kulturen. Detta synes vara en hufvudsaklig synpunkt vid betraktande af nämnda stora fråga.

Såsom speciella synpunkter tillåter jag mig framhålla: i den offantliga landsträcka, som begränsas i norr af Torne träsk och i söder af Vänern, förefinnes en stor rikedom af malmer och af vidsträckt skogar. Kommunikationsledens uppgift skulle vara att sammanföra malmer och bränsle till förädlingsverk, hvilka redan finnas eller i en snar framtid komma att anläggas. En annan synpunkt skulle vara att bereda en naturlig utfartsväg för de inre landsdelarnes exportartiklar till svensk hamn.

Uti statsrådsprotokollet framhåller herr statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet önskvärdheten af en undersökning angående möjligheten af elektrisk drift å banan. Detta synes mig från många synpunkter vara naturligt. Jag har för några år sedan tillåtit mig att här till kammarens protokoll framhålla, hurusom elektriciteten är framtidens kraft. Den börjar på att blifva af våra ingenjörer fullständigt känd, åtminstone till det ändamål, hvarför den här skulle användas, nämligen såsom teknisk drifkraft. Om nu banan skulle gå genom de på vattenfall rika trakterna i Lappmarken, är naturligt, att där finnes råmaterial, så att säga, den ursprungliga energien för att frambringa den elektriska kraften. Men äfven sydväst om Vänern — om man låter banan följa en naturlig riktning — finnas rika vattenfall. Kostnadsberäkningen för elektrisk drift torde visserligen i början ställa sig hög, men jag är öfvertygad om, att ju mera erfarenheten får göra sig gällande, desto billigare blir drifkraften. Dessutom bör därvid tagas i betraktande, att en stor del af dessa vattenfall, om hvilka kunde bli fråga, för närvarande lämna ringa eller ingen afkastning. Äfvenså skulle denna kraft, väckt till lif, gagna industrien på andra områden. Det är således önskvärdt, att

en undersökning angående möjligheten af elektrisk drift kommer till stånd.

Jämte det att till följd af denna synpunkt banan bör, helt naturligt, komma i närheten af stora vattenfall, synes det också, som om den bör få en anslutning till segelbara sjöar. Dessa kunna nämligen betraktas såsom naturliga bibanor till stamlinjen.

Beträffande banans utgångspunkt i norr skall jag icke yttra mig något närmare, men det vill synas mig naturligt, att banan borde börja i den trakt, där centrum af malmtillgångarna förefinnes, att det således skulle vara en fördel i många hänseenden att draga den nordliga utgångspunkten tämligen långt mot norr, t. ex. vid Kiruna. Genom lappmarken allt söderut finnes sedan en mängd stora sjöar, hvilka, om de sättas i kommunikation med stamlinjen, kunna tillföra frakt. Jag tillåter mig bland dessa sjöar nämna i Arjeplogs lappmark Hornavan, Uddjaur och Storavan, vidare längre söderut Storvindeln och Storuman.

Herr statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet framhåller önskvärdheten af närmare undersökning angående banans sträckning vid Storsjön. Där hafva vi ett annat stort vattendrag, som kan tjäna såsom naturlig bibana till stamlinjen. Den undersökning, som här erfordras, torde likväl böra afse något annat och mera än rent järnvägstekniska hänsyn. Om banan skall beröra södra eller norra stranden, torde bero på helt andra synpunkter, som hos regeringen kunna göra sig gällande.

Riksdagen torde måhända hafva genom föregående beslut uttalat såsom sin mening, att Sveg—Orsalinjen skulle bli en integrerande del i den ifrågavarande kommunikationsleden; och då skulle väl äfven Siljan komma i förbindelse med banan. Möjligt är dock, att en annan mening kan komma att göra sig gällande. Därom vill jag icke uttala mig. Men min hufvudsynpunkt är att framhålla en naturlig riktning för banan, då den ifrån Kopparbergs län kommer öfver den värmländska gränsen. Det framhålles af kungl. järnvägsstyrelsen i dess skrifvelse, att gränsen mellan Dalarne och Värmland skulle öfverskridas ungefär i riktningen från Malung till Tönnet vid Klarälven. Men vare sig inlandsbanan drages in i Värmland vid en nordligare eller sydligare punkt, så är den naturliga sträckningen för järnvägslinjen, genom norra Värmland, från gränsen af Dalarne ned till Karlstad. Karlstad ligger vid norra stranden af Vänern, och därigenom att banan kommer dit, skulle Vänern bli den första afslutningen af den stora inlandsbanan.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har uppgjort ett förslag, enligt hvilket man skulle kunna, i afseende på sjöfartsförhållandena, betrakta Vänern och Göta älf såsom en hafsvik. Förr eller senare måste detta kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag komma till utförande, och då har man också att vänta, att stora oceanångare om tre till fyra tusen tons dräktighet komma upp i Vänern och i Karlstads hamn mottaga exportartiklar, synnerligast tyngre och skrymmande varor, hvilka på så sätt kunna därifrån direkt befordras öfver hafvet till sina bestämmelseorter. Vänern är ju landets största insjö, och det är därför i många afseenden af stor be-

*Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.*
(Forts.)

Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.
(Forts.)

tydelse, att den kommer i en lätt och omedelbar förbindelse med den nordliga sträckningen af inlandsbanan.

Man har framhållit inlandsbanans strategiska betydelse, och denna lär nog icke kunna underskattas; den är ju utomordentligt stor. Men denna strategiska betydelse skulle betydligt ökas, om kanalflottan komme, så att säga, i förbindelse med inlandsbanan, och detta skulle den göra, om banan finge anslutning till en Vänerhamn. Jag skulle därför vilja rekommendera denna, såsom mig synes, stora tanke, att Väneren tages in såsom ett väsentligt moment uti den ifrågakvarande kommunikationsleden. Jag skulle vilja förorda denna tanke till begrundande af statsutskottet, och jag vill tillika göra en hemställan till herr statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet att, innan banans sträckning genom Värmland fastställes, inhämta yttrande från kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angående betydelsen däraf, att Väneren kommer uti innerligaste förbindelse med inlandsbanan.

Jag har redan påpekat ett förslag, enligt hvilket oceanångare skulle kunna från Väneren föra gods öfver hafvet; dock må man härvid erinra sig, att sådant kan ske endast under vissa månader af året. Men banan kan och får naturligtvis icke sluta vid Väneren, utan den bör fortsätta till någon punkt vid västerhafvet, på den bohuslänska kusten, det må nu blifva vid Ellöse fjord eller någon annan plats, som kan befinnas lämplig såsom slutpunkt. Fasthåller man emellertid vid den af mig uttalade synpunkten, att det är fördelaktigt, om en stor järnvägsbana har anslutning till segelbara sjöar och floder, så finner jag den sträckning, som banan bör äga från Karlstad till bohuslänska kusten, tämligen naturlig. Banan bör nämligen, enligt min uppfattning, från Karlstad fortsätta *västerut* med dragning åt söder. Därvid öfverskrider den först Norsälven, genom hvilken de långa och stora Frykensäjöarna hafva sitt aflopp. Sedan kommer banan i anslutning till de vattensystem, som bildas dels af Värmeln och dels af Glafs fjorden, samt fortsätter vidare mot de stora sjöar, som finnas i Nordmarks härad, nämligen Östra Silen, Västra Silen, Lelången och Stora Lee. Det blir på detta sätt en naturlig förbindelse mellan banan och dessa sjökommunikationer. Vidare torde banan böra gå fram genom Häbol och komma till den å järnvägslinjen Mellerud—Fredrikshald belägna stationen Ed. Härefter är inlandsbanans lämpligaste riktning genom Bohuslän beroende på de undersökningar, som komma att anställas, men i alla händelser bör banan komma fram till Ellöse fjord eller någon annan lämplig slutpunkt vid kusten.

Det förefinnes, såsom jag vet ur verkligheten och såsom äfven framgår af herr civilministerns yttrande till statsrådsprotokollet, en villrådighet angående inlandsbanans lämpligaste sträckning genom Värmland; herr statsrådet talar ju om närmare undersökningar af alternativa linjer. Mina herrar! Om villrådighet angående sträckningen af en järnväg, hvilken som helst, föreligger, så är väl det klokaste man kan göra att se efter, om man icke kan följa den linje, som naturen själf erbjuder, och i förevarande fall är ju denna

linje alldeles gifven: man bör intaga Väneren såsom ett väsentligt moment i den kommunikationsled, hvarom fråga är.

I början af mitt anförande uttalade jag, att *en* synpunkt för bedömandet af nu föreliggande fråga skulle vara önskvärdheten af att kunna utskeppa de inre landsdelarnes exportartiklar öfver svensk hamn. Herr statsrådet och chefen för kungl. civilepartementet har klädt en speciell form af denna tanke i andra ord. Han talar nämligen om vikten och betydelsen af att »binda de ekonomiska intressenas i allmänhet tyngdpunkt i de västra gränstrakterna inom Sveriges landamären». Och äfven jag anser, att det är af den största betydelse att göra detta. Under föregående debatter här i kammaren angående denna sak har man framhållit, att de järnvägsstationer, som vid nordvästra stambanan ligga väster om Arvika, skulle komma att ligga bra nära — alltför nära — vår västra gräns, något som i många afseenden icke skulle vara fördelaktigt, allra minst om man vill fullfölja denna herr civilministerns tanke att binda de västra gränstrakternas ekonomiska intressen inom Sveriges landamären.

Då jag, herr talman, har dristat mig att skissera hufvudsträckningen för banan, så tillåter jag mig äfven att skissera tvenne bibanor till densamma, hvilka enligt min mening behöfvas inom Värmland. Utan bibanor inom Värmland blir inlandsbanan icke tillfredsställande, hvarhelst den än drages fram.

Jag har då, herr talman, tänkt mig en östlig linje, som skulle börja i lämplig trakt i Östmarks socken, fortskrida väster om den stora sjön Öfre Fryken för att gå öfver det smala sundet, som förrenar Öfre Fryken med Mellan-Fryken, och sedan uti en af terrängförhållandena bestämd riktning drages fram till Karlstad.

En annan bibana erfordras i det västra Värmland. Byälfvens vattendrag — jag har förut kallat det Glafsforden — går genom Byälven och Sefle kanal ut i Väneren. Ett stycke norr om Arvika, nämligen vid Sulvik, kan nämnda vattendrag sägas börja. Där skulle jag finna en naturlig utgångspunkt för en västlig bibana. Ifrån Sulvik således, i västlig riktning förbi sjön Ränken till trakten af Järnskogs kyrka och sedan i en båge, beroende af terrängförhållandena, i sydlig riktning fram till de stora Nordmarkssjöarne, om hvilka jag förut talat, nämligen Stora Lee, Lelången, Västra Silen, Östra Silen, för att där i lämplig punkt ansluta sig till inlandsbanan, som kommer från Karlstad, borde, enligt min uppfattning, den andra grenbanan framgå.

Jag har, herr talman, ansett mig böra framställa detta förslag, lifligt öfvertygad om att det är det naturligaste för Värmland, för landet norr därom och således till gagn för hela Sverige.

Herr Kronlund: Herr talman, mina herrar! Eftersom en föregående ärad talare inledde remissdebatten med en kommunikationsfråga, skall jag tillåta mig fortsätta därmed.

Det var år 1893 som Riksdagen begärde en zontariff och efter dessa års förlopp har nu från järnvägsstyrelsen kommit en zontariff, som emellertid i stället för tillfredsställelse väckt klander och missbelåtenhet hos allmänheten. Man har däri ett eklatant bevis för att

*Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.*
(Forts.)

järnvägsstyrelsen betraktat de framställda önskingarna om en zontariff som en alldeles oviktig faktor för vårt lands näringslif och ekonomiska utveckling. Järnvägsstyrelsen har visserligen bjudit på ett enkelt och lättfattligt system på papperet, men den har förbisett hvad sundt förnuft borde bjudit, nämligen nödvändigheten af en utredning, huru denna zontariff skulle verka i praktiken. Järnvägsstyrelsen har, i stället för att bjuda trafikanterna på lättnad och bekvämlighet, upprest förtretligheter och förargelseklippor af många slag. Den har egentligen premierat de längsta resorna, och det ser nästan ut, som om järnvägsstyrelsen skulle vilja befordra särskildt norrländska trafikanter på billigaste sätt ett godt stycke på väg till Amerika. Den har alldeles förbisett närtrafikens betydelse för allmänheten, för småfolket, dess betydelse för industri och arbete och för egnahemsfrågan.

Det låter sig icke afvisas, att vi icke på något sätt kunna vara belättna med den zontariff, som nu föreslagits och äfven kommit i gång, och därom komma utan tvifvel många motioner att vittna.

Det är den kortsynta järnvägspolitik, som man alltid sett hos järnvägsstyrelsen, som vållar dessa missförhållanden. Järnvägsstyrelsen vill partout kunna uppvisa en behållning på järnvägsdriftens alla områden, äfven om denna behållning blott blir en bokföringsfråga och äfven om staten direkt och indirekt förlorar mångfaldigt mer på andra områden. Till näringslifvet, handeln och industrien, som alltid för järnvägsstyrelsen varit en quantité negligeeable, har järnvägsstyrelsen icke heller nu tagit någon som helst hänsyn.

Att verkligen några små förbättringar åstadkommits i denna zontariff, beror ju på den nya regeringens ingripande i sista stund, och den förtjänar särskild tack därför. Och är det sant hvad malicen påstår eller att järnvägsstyrelsen genom öfverenskommelser med utländska järnvägsförvaltningar bundit regeringen vid den nya zontariffen, är det en ypperlig illustration på maktfullkomligheten hos underordnad centralmyndighet och maktlösheten i realiteten hos Kungl. Maj:t. Och det synes mig vara på tiden att bryta mot denna maktfullkomlighet särskildt hos järnvägsförvaltningen. Våra statsjärnvägar äro af allt för genomgripande betydelse för hela vår utveckling för att förbli underställda ett enväldigt styrdt ämbetsverk. I våra statsjärnvägar ha vi ju en af de viktigaste förutsättningarna för höjande af vårt lands industri. På billiga frakter beror ju möjligheten af en konkurrenskraftig industri, och på billiga frakter beror åtminstone på många ställen i vårt land, särskildt t. ex. i Norrland, möjligheten af ett rationellt jordbruk.

Det yttrades från många håll under sommarens och höstens urtima riksdagar förra året, att när unionskrisen en gång vore löst och det nittioåriga unionskåbblat med grannlandet i väster blefve bragt till tystnad, vi då skulle arbeta för en verklig nationell upp-ryckning, ett arbete så mycket lättare som, på sätt den föregående talaren sade, en nationell lifaktighet synes råda i vårt land. Af det i trontalet föräbadade rösträttsförslaget, hvarom jag tillåter mig uttala mina varmaste förhoppningar, och genom en lycklig lösning af röst-rättsfrågan skulle vi kunna undanskaffa ett bland de största hindren

för möjligheten af en samling och ett samarbete just på detta område. Det synes mig verkligen, som om vi stode vid en vändpunkt och en brytning med det gamla systemet i och med tillsättandet af vår nya regering. Hittills har man ju varit van att i Konungens rådgifvare se ett förnämt ämbetsverk, från hvilket man sällan kunde vänta några initiativ och hvars handlingar och beslut i landets viktigaste frågor i stort sedt endast varit slutstenen i den byggnad, som uppförts af underordnade centralmyndigheter i deras utredningar och utlåtanden och så att säga varit ett sigill på dem. Men huru formelt riktiga och samvetsgranna dessa utredningar kunna vara, bli de dock, utarbetade som de äro på ämbetsrummet af personer, vanligen främmande för de områden dessa frågor beröra och vanligen eller många gånger utan känsla och förståelse af det lefvande praktiska lifvet, ofta vilseledande och skefva och verka ofta hämmande, som vi nog samt sett, på stora reformfrågor. Och hela systemet har gifvit åt regeringshandlingarna en stelhet och en formalism, som verkar hämmande och hindrande på utvecklingen. Och det är dessa företeelser på statsförvaltningens område, denna långsamma tågordning, som så föga öfverensstämmer med tidsandan, denna smulgråtspolitik, om jag så får säga, som man är van att finna på många områden inom statsförvaltningen, och denna blinda tro på ämbetsmannaauktoriteten — det är detta, som synes mig mest hafva verkat hämmande på vårt lands utveckling. Det är med hänsyn till dessa företeelser jag och säkerligen många med mig hälsa med glada förväntningar den nya regeringens första möte med Riksdagen, sådant det ter sig i trontalet och statsverkspropositionen, där vi, oaktadt den korta tid, som stått regeringen till buds, se många goda uppslag och många tecken till en ny sakernas ordning och till en brytning med det gamla systemet. Och det är det, som också, hoppas jag, skall ingifva oss visshet att hos den nya regeringen finna fortfarande ett kraftigt arbete för att uppbygga det nya Sverige i stället för det gamla föråldrade Sverige, som jag hoppas snart skall följa unionen i grafven.

*Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.*

(Forts.)

Herr Karlsson i Göteborg: Herr talman, mina herrar! Det kanske kan synas öfverflödigt att vidare beröra frågan om zontariffen, sedan en föregående talare gjort den till föremål för kritik. Jag tror emellertid, att det kan ha sin betydelse, att man visar, att i olika delar af landet råder missbelätenhet, och jag vågar *tyvärr* säga stor missbelätenhet, med denna reform, sådan den genomförts. Jag behöfver säkerligen icke säga, att min afsikt icke är att klandra regeringen, då ju en hvar som känner till förhållandena vet, att den regering vi nu ha har kunnat utöfva ringa inflytande på reformen, då förarbetet till densamma redan vid regeringens tillsättande kommit så långt, att det då på grund af internationella förhållanden var ytterligt svårt att göra några mer djupgående ändringar. Men, som sagdt, jag tror, att det är skäl att här låta den missbelätenhet, som i landet råder, finna uttryck.

Det har ju af den föregående talaren framhållits, till hvem man bör adressera sig i denna sak, nämligen järnvägsstyrelsen, som väl sällan varit populär. Men så impopulär som den i detta ögonblick

Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.
(Forts.)

är, har den säkerligen aldrig tillförene varit; och jag vågar påstå, att denna impopularitet skall ytterligare tillväxa, ifall det förhållande, som jag nu åsyftar, får bestå någon längre tid. Litet hvar torde väl, då det först blef tal om införande af zontariff, ha tänkt sig, att resorna i allmänhet skulle göras billigare och icke dyrare. Då denna sak först kom på tal, sades det allmänt, att man befarade, att om vi finge zontariff, skulle vi bli tvungna att öka järnvägsmaterielen i högst väsentlig grad på grund af den ökade reslusten. Och det förefaller nästan, som om järnvägsstyrelsen fruktat ett sådant resultat, ty såsom nu zontariffen är anordnad kan man icke gärna tänka sig befordra reslusten hos den stora allmänheten, snarare tvärtom.

Det torde nämligen vara klart, att ordet zontariff icke i och för sig är någon trollformel, som är ägnad att frammana förbättrade förhållanden, utan det beror på, huru denna zontariff anordnas, och vår järnvägsstyrelse synes verkligen hafva haft förmågan att tydligt visa, att man kan försämrå förhållandena i stället för att förbättra dem genom införande af zontariff.

Jag skulle kunna tänka mig, att någon af kammarens ledamöter, som icke reser särdeles mycket, helst om han har haft lång väg hit till riksdagen, skulle kunna finna mina och en föregående talares anmärkningar obefogade, då det ju är onekligt, att längre resor nu äro billigare än förut. Men jag vill fråga, om det är ett skäl till glädje, om man anordnar så, att man t. ex. får resa mycket billigt från Stockholm till Kiruna, Malmö eller Göteborg, men de som resa korta sträckor, en, två eller några få mil, skola betala dessa billiga biljetter för de långa resorna. Det förefaller mig, som om man då går till väga så, att man gynnar några få till nackdel för många, och det har väl icke varit afsedt, då man har talat om zontariffen.

Jag har hört sägas på ett och annat håll, där man sökt göra jämförelser mellan den gamla och den nya tariffen, att det väl dock förhåller sig så, att det, då det är fråga om icke allt för korta distanser, ställer sig billigare efter den nya tariffen. Men jag ber då att få framhålla, att man icke har att jämföra den nya tariffen med de förut gällande biljettprisen för enkla resor, utan man har att jämföra den med priset på tur- och returbiljetter, och man har framför allt att taga hänsyn till de extra pålägg, som järnvägsstyrelsen på egen hand tillagt till biljettprisen vid resor på snälltåg. Då jag säger, att man har att taga hänsyn till det förut gällande priset på tur- och returbiljetter, så ber jag att få nämna, att t. ex. under år 1903 såldes i rundt tal för 7,800,000 kronor tur- och returbiljetter mot för 2,200,000 kronor enkla biljetter, således mer än tre och en half gånger flere tur- och returbiljetter än enkla biljetter.

Men som sagdt får man vid en sådan jämförelse äfven fästa ett väsentligt afseende på det omnämnda tillägget, om man numera vill resa med snälltåg. Som bekant utgör detta tillägg 2 kronor 50 öre i första, 1 krona 50 öre i andra och 1 krona i tredje klass, och det utgår med lika stort belopp, om man vill resa från Stockholm till Södertelge eller från Stockholm till Kiruna. Det förefaller dock, som om härvid någon hänsyn borde hafva fästats vid väglängden. I det land, som i detta afseende torde hafva tagits t. ex., nämligen

Tyskland, är det så, att på sträckor, som understiga 150 kilometer, utgår tillägget endast med 50 procent, d. v. s. med hälften mot på längre sträckor, och härtill kommer en annan sak, nämligen att detta tillägg där utgår endast för en alldeles speciell typ af tåg. Våra snälltåg kunna icke ställas i jämförelse med dessa tåg, i fråga om hvilka en särskild tilläggsafgift i Tyskland är stadgad, och man har där också genom andra slags tåg bättre tillgodosett lokaltrafiken än hvad här är fallet. Det är nämligen en ovillkorlig förutsättning för att man öfver hufvud taget skall kunna hindra allmänheten att för kortare resor begagna snälltågen, att man medelst andra tåg sörjer för lokaltrafiken, ty eljest blir förhållandet faktiskt det, att allmänheten blir tvungen att begagna sig af de dyrare snälltågen.

Om man således vill jämföra det nya med det förut gällande systemet, har man att jämföra de nu gällande snälltågsprisen med de förut allmänt gällande prisen. Jag vill då anföra några exempel på det fördyrande, som inträdt, och jag vill anmärka, att de siffror, som jag har bär, afse närmast trakten kring Göteborg. Nio kilometer från Göteborg ligger en station, som heter Partiled. Denna sträcka af 9 kilometer reste man — jag tager nu icke hänsyn till priset i första klass, ty för de personer, som använda denna klass, kännes nog en liten prisförhöjning icke så tung, men på andra och framför allt tredje klassens passagerare anser jag däremot, att man i detta fall bör fästa afseende — denna sträcka af 9 kilometer reste man, säger jag, förut tur- och retur med hvilket tåg man ville för 75 öre i andra klass och 50 öre i tredje klass. Samma resa tur- och retur kostar nu, om man vill begagna snälltåg båda gångerna, 4 kronor 20 öre i andra och 2 kronor 60 öre i tredje klass. Nu kan man säga, att det icke är nödvändigt att på denna korta sträcka resa med snälltåg, och i många fall kan detta vara sant. Jag har därför också gjort en beräkning, hvad det kostar att göra denna resa ena vägen med snälltåg och andra vägen med annat tåg. Litet hvar hafva vi väl nämligen gjort den erfarenheten, att man ofta är tvungen att begagna den bästa och snabbaste förbindelsen och den lägenhet, som man fortast kan erhålla. Om jag sålunda använder snälltåg ena vägen och blandadt tåg den andra, ställer sig saken så, att priset förut var i andra klass 75 öre och nu 2 kronor 70 öre samt i tredje klass förut 50 öre och nu 1 krona 60 öre. Tager jag vidare en station, som ligger på ett afstånd af 15 kilometer från Göteborg, så var biljettpriiset förut 1 krona 20 öre för resa i andra klass mot 4 kronor 20 öre nu, om man använder snälltåg, samt i tredje klass förut 80 öre mot 2 kronor 80 öre nu likaledes å snälltåg. Vill jag här, såsom i det förra exemplet, göra ena resan å snälltåg och andra resan å blandadt tåg, blir förhållandet, att priset i andra klass förr var 1 krona 20 öre och nu 2 kronor 70 öre samt i tredje klass förut 80 öre och nu 1 krona 80 öre. Jag skall taga ännu en station, som har särskild betydelse, därför att dit går en synnerligen stark trafik från Göteborg, nämligen Alingsås. Denna stad ligger på ett afstånd af 46 kilometer från Göteborg, och trafiken mellan de båda städerna är, såsom nämnts, mycket stark, likasom personer, som resa mellan dessa städer, ofta måste begagna de dyrare snälltågen, då järnvägs-

*Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.*
(Forts.)

*Bemiss af
statsverks-
proposi-
tionen.*
(Forts.)

styrelsen icke genom andra tåg vederbörligen tillgodosett lokaltrafiken. Dessa 46 kilometer reste man förr med hvilket tåg som helst för 3 kronor 65 öre i andra klass; nu kostar samma resa med snälltåg 6 kronor 60 öre i andra klass. Förr kostade resan i tredje klass 2 kronor 45 öre, nu i samma klass med snälltåg 4 kronor 40 öre. Vill man begagna snälltåg ena vägen och blandadt tåg den andra vägen, blir biljettpriset mot förut i andra klass 3 kronor 65 öre, nu 5 kronor 10 öre, och i tredje klass förut 2 kronor 45 öre, nu 3 kronor 40 öre.

Särskildt i fråga om västkustbanan ställa sig förhållandena efter zontariffens införande särdeles ofördelaktiga, och det torde därför vara skäl att jämväl se något på, med hvilka belopp biljettprisen där för-
dyrats. Jag skall emellertid endast tala om förhållandet på sträckan Göteborg—Kungsbacka. Till Kungsbacka reste man förut från Göteborg tur och retur i andra klass för 2 kronor 25 öre, nu kostar det i andra klass, om man reser med snälltåg i båda riktningarne 5 kronor 40 öre, och om man begagnar snälltåg den ena vägen och blandadt tåg den andra vägen 3 kronor 90 öre. I tredje klass reste man förr emellan Göteborg och Kungsbacka fram och tillbaka för 1 krona 50 öre, nu kostar det på snälltåget 3 kronor 40 öre och, om man använder snälltåg ena vägen och blandadt tåg den andra vägen, 2 kronor 40 öre. Sålunda äfven för denna korta sträcka är, om man, såsom mycket ofta händer, är tvungen att begagna snälltåg ena vägen, priset i tredje klass förhöjdt med 90 öre.

Det är ju en själfklar sak, att då zontariffen är genomförd efter ungefär samma grunder öfver hela landet, missförhållandena öfver allt blifva ungefär de samma. Jag har här en del upplysningar i samma väg, men jag vill icke besvara kammaren med att uppläsa dem. Ännu i dag på middagen, då det blifvit bekant, att jag tänkte yttra mig i denna fråga, har jag blifvit erbjuden jämförande tablåer för att visa, huru den nya zontariffen verkat.

Nu kan man ju säga: ja, man behöfver icke resa med snälltåg, utan man kan resa med de blandade tågen, och då slipper man betala dessa förhöjda afgifter, och det är i alla händelser en mycket stor fördel, att man kan resa långa sträckor för billigt pris. Men jag vill dock påminna därom, att det väl dock är det ofantligt stora flertalet, som resa dessa relativt korta sträckor, och som jag förut yttrat, kan det väl icke vara skäl att gynna ett fåtal till nackdel för det stora flertalet. Jag tror icke heller, att vårt folk gjort sig så känt för snabbhet och raskhet, att man bör sätta någon ytterligare hämsko för framåtskridandet i detta afseende, utan jag tror helt säkert, att man i stället bör göra allt hvad som göras kan för att befordra vårt folks snabbhet och raskhet. Om man tänker på hvad det betyder t. ex. för en landtman, som kommit in till staden för att afyttra varor eller inköpa förnödenheter, om han för att uppnå en billigare lägenhet skall behöfva vänta en eller ett par timmar på ett tåg, som kanske tager dubbla eller tredubbla tiden mot ett snälltåg, tror jag man skall till fullo inse olägenheterna af det nu tillämpade systemet, och om man kunde göra en beräkning öfver den sammanlagda förlorade tid, som kommer att uppstå genom denna järnvägsstyrelsens åtgärd, tror

jag, att man skulle komma till ett högst betydande antal förlorade arbetsdagar, arbetsdagar, som kunde hafva användts till något vida bättre än att vänta på tåget. Jag vill härmed ha sagt, att järnvägsstyrelsen har genom denna anordning ställt det så, att vi lida en ren, en stor, en betydelsefull nationalekonomisk förlust. Jag vill tillägga, att det är en förlust, som ingalunda uppväges af, att järnvägsstyrelsen eller järnvägarne få större inkomster.

Detta är, såvidt jag förstår, den allra viktigaste invändningen man har att göra. Men det är icke nog med, att systemet medför fördyring af biljetterna på resorna på sätt jag hittills anfört, utan månadsbiljetterna äro i många fall dyrare än förut, och litet hvar veta vi, i hvilken hög grad månadsbiljetter användas. Dessa månadsbiljetter äro ju af betydelse dels för landtmän, som bo i närheten af städerna — de använda sig säkerligen mycket af dem, då de kanske hvarje vecka resa in till staden — dels för stadsinnevägnare, som söka sig ut till landet. De äro vidare — och detta är kanske det viktigaste — af den största betydelse för dem, som sökt realisera den så mycket omtalade och beprisade egna-hems-idén.

Det har sagts, att skillnaden i pris på månadsbiljetter nu och förut icke är af så synnerligt stor betydelse. Jag skall be att få nämna ett par siffror, som visa, att denna prisskillnad är sådan, att den kan sägas vara afsevärd. Jag skall som exempel nämna ett par stationer, som ligga nära Göteborg. Floda ligger på ett afstånd från Göteborg af 27 kilometer. Förut kostade årsbiljett dit för andra klass 141 kronor; nu kostar den 194 kronor 40 öre. För tredje klass kostade årsbiljett 94 kronor; nu kostar den 129 kronor 60 öre. Skillnaden mellan 129 kronor 60 öre och 94 kronor är icke så obetydlig, särskildt om man tänker på mindre bemedladt folk. En månadsbiljett till Alingsås, andra klass, kostade förut 38 kronor, nu kostar den 41 kronor 40 öre. För tredje klass kostade den 25 kronor, nu kostar den 27 kronor 60 öre. En årsbiljett för andra klass kostade förut 204 kronor, nu kostar den 331 kronor 20 öre. För tredje klass kostade den 136 kronor, nu kostar den 220 kronor 80 öre.

Det är icke nog med denna fördyring, utan förr hade de resande äfven på månadsbiljetter och partibiljetter rätt att ha resgodts med sig till vikt af 25 kilo; denna rättighet är nu förfallen, och det blir gifvetvis en extra pålaga.

Jag vill, innan jag slutar, i samband med frågan om resgodset påpeka ett särskildt förhållande, som inom handelsvärlden har verkat ganska nedstämmande. Det är nämligen så, att handelsresande särdeles hårdt drabbas af den här extra beskattningen. Sedan emellertid nu åtskilliga handelsföreningar ingått med petition om nedsättningar och fäst uppmärksamheten på de betydande förluster, som handelsvärlden gör genom dessa extra omkostnader för resgodts, så sänktes taxorna för resgodts, som öfversteg 200 kilo, med 50 procent. Nu kanske en och annan säger: köpmän ha alltid råd att betala — det är icke så farligt med dem. Men jag vill erinra, att i sista hand blir det nog den köpande allmänheten, som får betala. Den lindring, som emellertid på grund af dessa petitioner kom till stånd, är af den beskaffenhet, att den enligt gjorda beräkningar kommer knappast

*Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.
(Forts.)*

Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.
(Forts.)

$\frac{1}{4}$ af de svenska handelsresandena till godo, ty högst detta antal lär medföra profkollektioner och dylikt till en vikt af mer än 200 kilo. Jag vill icke trötta kammaren med siffror. Men jag har siffror, som visa, att det icke är småbelopp, som det här är fråga om per år. Och man kan förstå detta, då jag säger, att afgifterna på vissa sträckor gå upp till dubbla, ibland tredubbla beloppet mot hvad handelsresande förut betalte för sitt resgods. I andra länder har man för att gynna handeln infört vissa lättnader för handelsresande; det är ju de, som ha den största mängden resgods. Man har reducerat taxan för dem med 50 procent, och det har man mycket väl kunnat göra, utan att riskera något underslef eller missbruk från deras sida, ty den nödvändiga kontrollen är relativt lätt att genomföra. Och vill man veta, huru man därvid skall gå tillväga, så kan man ta exempel från Österrike-Ungern, där saken är genomförd synnerligen praktiskt.

Det är en särskild omständighet, som man här fäst sig vid, nämligen att det synes, som det knappt förelegat behof att höja resgods-taxan, då af järnvägsstyrelsens berättelser 1898 och 1903 framgår, att inkomsterna af taxerad resgods procentvis vuxit starkare än inkomsten af personbiljetter och il- och fraktgods.

Jag vill, herr talman, sluta med en vädjan till regeringen att snarast möjligt söka afhjälpa alla sådana brister, som man kan afhjälpa utan hänsyn till internationella öfverenskommelser, och jag tror — jag är icke kännare på detta område — att dessa tilläggs-afgifter på snälltågen äro af den art, att man icke behöfver ta hänsyn till internationella öfverenskommelser. Jag tror, att de värsta missförhållanden, som vidlåda denna zontariff, äro af den art, att de ganska snabbt sticka i ögonen, och att man icke behöfver tillsätta långsamt arbetande kommittéer för att få veta, hvar skon egentligen klämmer. Den allmänna debatt, som förts ute i landet, har säkerligen till full evidens visat de svagaste punkterna. Som sagdt, jag vågar uttala den vördsamma förhoppningen, att regeringen måtte med det första ta saken om hand och föra den till ett lyckligt slut.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Schotte: Jag har icke varit i tillfälle att åhöra hela denna debatt i kammaren, och jag kan sålunda icke fullständigt yttra mig om alla de anmärkningar, som gjorts i frågan.

Jag har emellertid hört, att en talare frågade, om järnvägsstyrelsen genom öfverenskommelser med utländska järnvägsförvaltningar bundit Kungl. Maj:ts regering, då det i december i fjol var fråga om att vidtaga förändringar i zontariffen. Det är ju så, att hvarje höst sammantråda delegerade från olika länder för att göra upp tidtabeller. Särskildt var detta nödvändigt i höst, då våra svenska statsjärnvägar från och med den 1 januari skulle tillämpa ett helt och hållet nytt system. Järnvägsstyrelsen hade då att hålla sig till den af Kungl. Maj:t den 7 april 1905 utfärdade kungörelsen om de nya person-tarifferna, och det var på denna kungörelse, som öfverenskommelserna baserades. Det var beklagligt, att när frågan om ändringar i zontariffen förelåg till regeringens pröfning tiden icke medgaf att få nämnda öfverenskommelser med utlandet ändrade, och detta gjorde

nu, att det icke var möjligt att uppskjuta tillämpningen af zontariffen, hvilket nog Kungl. Maj:ts regering annars skulle tagit i allvarligt öfvervägande. Redan då framträdde behovet af revision i åtskilliga afseenden på detta område.

Jag vill nu icke uttala mig i frågan om nödvändigheten och önskvärdheten af det nya zontariffsystemets i dess helhet införande i vårt land. Jag tror nog, att systemet kanske icke allestädes motsvarat de förväntningar, hvarmed det från början hälsats. Utlandets erfarenhet har visat, att det hufvudsakligen är två faror, som man härvid kan stöta på. Den ena är, att man nedsätter afgifterna så mycket, att reformen ur järnvägsfinansiell synpunkt blir ofördelaktig. Då med de nedsatta afgifterna trafiken alltjämt vuxit, har man fått insätta nya tåg. Den ökade trafiken är ju en fördel, men man får då också se till, att afgifterna icke blifva så låga, att ersättning ej erhålles för de ökade trafikutgifterna. Den andra faran, som kan uppstå, när det gäller zontariffsystemet, ligger däri, att, då systemet underlättar resor på längre afstånd, man måst — för att det icke skulle ställa sig alltför ofördelaktigt ur finansiell synpunkt — höja afgifterna på kortare afstånd. Detta är en olägenhet, då ju trafiken på kortare afstånd är den mest omfattande och af den största betydelse.

Emellertid har zontariffsystemet införts i vårt land, och när Kungl. Maj:ts nuvarande regering hade att behandla inkomna petitioner, som hufvudsakligen gingo ut på att få bort de mest uppseendeväckande och våldsamma höjningar, som skolat inträda med den fastställda tariffens oförändrade trädande i kraft, nämligen å månads- och delvis äfven partibiljetter, gällde det att taga hänsyn till, att det vore fråga om ändringar i en af Kungl. Maj:t utfärdad författning, som icke trädte i kraft, hvadan man icke hade tillräcklig erfarenhet att stödja sig på vid ändringarna. Det blef därför för Kungl. Maj:ts regering nödvändigt att med försiktighet vidtaga ändringarna. Men regeringen betonade, att förändringarna icke finge anses vara sådana, att därmed allting vore tillfredsställande ordnad. Detta framgår ju också af yttrandet till statsrådsprotokollet, hvori det framhålles, att det icke kunde förväntas, att samtliga de olägenheter eller missförhållanden, som till äfventyrs vidlåde de nya person- och resgodstarifferna, skulle kunna på en gång och redan från början blifva afhjälpta. För bedömandet i alla detaljer af de framkomna anmärkningarna äfvensom af förhållanden, som därmed ägde sammanhang, erfordrades ett rikare och mera detaljeradt statistiskt underlag än som då förelåg. De första åren af de nya tariffernas tillämpning blefve alltid i viss mån försöksår, under hvilka erfarenhet kunde vinnas om systemets verkningar i olika afseenden samt material samlas till de framtida jämförelser, som möjligen blefve erforderliga.

I anledning däraf uppdrog också Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att upprätta noggrannt statistiskt material och framlägga alla de erfarenheter, som möjligen kunde vinnas därpå. Den af regeringen vidtagna prisnedsättningen på månads- och partibiljetter var emellertid af ganska stor omfattning, likaså de ändringar, som gjordes i resgodstariffen. Huruvida de äro nöjaktiga är svårt att för närvarande bedöma. Men regeringen kommer att med stor uppmärksamhet

*Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.*
(Forts.)

Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.
(Forts.)

följa ärendet för att se efter, hvad härutinnan behöfver göras. Särskildt är det snälltågsafgifterna, som jag tror väckt missnöje, och det system, som man med afseende å dem infört i och genom den nya zontariffen. Det är nog i allmänhet så, att dessa snälltågsafgifter verka ojämnt på olika järnvägssträckor, beroende hufvudsakligen på att förbindelsen mellan kontinenten och Sverige medfört insättande å sådana linjer af hastiga tåg. Benämningen snälltåg lär icke vara af alldeles oväsentlig betydelse, enär man anser, att resande utlänningar egentligen studera tågtidtabellerna för att kunna företaga resan med tåg, som betecknas såsom snälltåg.

Hvad västkustbanan beträffar, har den kanske varit väl bortskämd med många snälltåg före zontariffsystemets införande. Och nu har det visat sig, att därutaf uppkommit olägenheter för denna bana. Så mycket kan jag emellertid nu säga, att chefen för järnvägsstyrelsen är fullkomligt ense med mig i den uppfattningen, att förhållandena å denna bana icke äro tillfredsställande för allmänheten. För närvarande pågår också en utredning inom järnvägsstyrelsen i hvad mån förhållandena å Västkustbanan kunna ändras, antingen genom insättande af andra tåg — lättare persontåg — eller genom förändring af något förutvarande, eller kanske flera, snälltåg till persontåg eller rent utaf genom att eventuellt, för vissa sträckor, upphäfva den särskilda snälltågsafgiften. Det är icke meningen, att denna utredning skall draga någon särskildt lång tid, och det är heller icke meningen, att ärendet sedan skall uppskjutas, utan såväl resultatet af utredningen som Kungl. Maj:ts beslut i ämnet torde kunna inom den närmare framtiden förväntas.

Vid de jämförelser, som skett, då man talat om fördyringen af biljettpreisen, har man i allmänhet utgått från prisen å tur- och returbiljetter. Och detta är nog riktigt, då det gäller kortare sträckor, i afseende å hvilka dessa biljetter böra vara de bestämmande, då det å kortare sträckor är tur- och returbiljetter, som hufvudsakligen komma till användning. Jag tror emellertid nog, att man vid dessa jämförelser har räknat med litet för stora tal för tur- och returbiljetterna, enär man antagit, att dessa biljetter vore allmännare, än de i själfva verket äro. På afstånd öfver 100 kilometer utgör nämligen antalet tur- och returbiljetter allenast omkring 40 % af hela antalet biljetter, och beträffande enbart tredje klass biljetter uppgå tur- och returbiljetterna icke till mer än 50 %; på kortare afstånd ställer sig naturligtvis procentalet helt annorlunda.

Jag kan emellertid försäkra, att Kungl. Maj:ts regering med den största uppmärksamhet skall följa zontariffsförhållandena, och äfven om man icke kan hoppas, att alla olägenheter genast från början skola afhjälpas, kommer nog i alla fall så småningom all sträfvan att riktas på att taga hänsyn till de befogade anmärkningar, som blifvit gjorda, och att sedan vidtaga de förändringar och förbättringar, som äro möjliga, allt naturligtvis med iakttagande däraf, att det är af vikt tillse, att icke järnvägarnes ekonomi så väsentligt förändras och försämras, att statens järnvägar förlora möjligheten att kunna något så när förränta och amortera de i järnvägarna nedlagda stora kapitalen.

Herr Branting: Herr talman! Hvad beträffar de åtgärder i afseende å förändringar och förbättringar i det nuvarande zontariffsystemet, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet nyss ställde i utsikt, må det tillåtas mig uttala, att man naturligen har anledning att taga fasta på de löften, som sålunda hafva afgifvits. Emellertid måste jag dock konstatera, att ingen af de föregående talare, som angripit *järnvägsstyrelsens* förfaringssätt uti dessa fall — ty naturligtvis hafva de icke angripit herr statsrådet och chefen för civildepartementet — funnit anledning att gå in på hvad jag tror vara själfva kärnpunkten, så att vi nu stå, där vi stå, i afseende å zontariffväsendets tillämpning, nämligen det faktum att för närvarande hela detta viktiga statsfinansiella område är undandraget Riksdagens närmare granskning. Jag tror, att det är ett synnerligen stort missförhållande, att, när exempelvis Riksdagen har sitt ord med i afseende å hvarje liten förändring uti postafgifterna, Kungl. Maj:t tillsammans med järnvägsstyrelsen — eller kanske man, åtminstone förut, har haft anledning att sätta järnvägsstyrelsen i det allra främsta rummet — har kunnat ensam genomföra en sådan fullkomlig revolution i afseende å passagerareafgifterna m. m., som här nu har ägt rum. Riksdagen har varit reducerad till den rollen, att den 1893 afsände en skrifvelse angående zontariffsystemet. Sedan har det icke vidare hörts någonting, och den civilminister, som för ungefär ett år sedan fungerade, fann ej lämpligt att på något sätt underställa det förslag, som då var färdigt, Riksdagens pröfning. Det förefaller mig, att *här* skulle vara ett område, där verkligen ett regeringsinitiativ för en gångs skull kunde väntas till förmån för inskränkning i regeringens enväldiga befogenhet. Jag tror, att *det* skulle vara ett vackert fullföljande utaf de tankar, som åtskilliga utaf den nya regeringens medlemmar helt säkert delat med den store granskaren, hvars plats främst på stockholmsbanken nu är upptagen utaf en annan.

Det har i statsverkspropositionen upplysts om att inkomsterna från statsjärnvägarna uppgingo: år 1903 till 12 miljoner kronor, 1904 till 13 $\frac{1}{2}$ miljoner kronor och 1905 till 13,700,000 kronor. Detta är ju ganska betydande siffror. Och så till vida har man ju från statens synpunkt all anledning att vara järnvägsstyrelsen tacksam för dess förvaltning. Men om dessa vackra resultat i ekonomiskt afseende delvis intjänats på bekostnad af personalens ställning i olika riktningar, då jag tror, att taflan ingalunda ter sig så ljus, som ensamt siffrorna anvisa.

Jag letade i statsverkspropositionen efter något om det, hvarom, enligt hvad man hade förspört, från järnvägsstyrelsen framställning skulle göras, nämligen om ett högre anslag till pensionskassan redan från och med 1907. Det har upplysts mig i civildepartementet, att denna fråga icke kunnat framläggas i statsverkspropositionen, men att det skulle komma en särskild proposition i ämnet. Det är emellertid att fästa sig vid, att hvad Kungl. Maj:t kommer att föreslå i denna proposition är en mycket senkommande och liten början till rättelse utaf ett stort missförhållande, som länge har pågått, ett missförhållande, som enligt sakens natur alltmera har ökat.

*Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.*
(Forts.)

Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.
(Forts.)

Det förhåller sig ju så, att denna pensionskassa är obligatorisk för järnvägspersonalen. I densamma indrivnes järnvägspersonalen i och med det att den får sin anställning i statens tjänst. Därvid utlofvar då kassan, som fått sitt reglemente fastställt af Kungl. Maj:t, vissa förmåner i afseende å pensioneringen, ganska stora för öfrigt. Redan 1893 konstaterade emellertid en undersökning, att denna kassa hade en brist på omkring 13 miljoner kronor. En kontrollundersökning något år efteråt beräknade bristen till 17 millioner kronor. I anledning utaf detta gjorde järnvägsstyrelsen blankt ingenting annat än skref, och ärendet remitterades hit och dit inom den högre byråkration. Så, år 1903, blef oron så pass stor, att en ny undersökning verkställdes, hvilken för år 1904 konstaterade en brist på 37 miljoner kronor!

Nu är det ju uppenbart, att detta verkligen icke är att tillvaragta personalens intressen från järnvägsstyrelsens sida. Jag säger med åsikt järnvägsstyrelsen såsom den permanenta, och ingalunda den mer eller mindre tillfälliga chefen för järnvägarna, hvilken kanske många gånger får bära ansvaret för åtgärder, i hvilka han personligen icke haft så stort ansvar. Nog af, missförhållandet står fortfarande kvar, att uti denna ur ren affärssynpunkt bankruttmässiga kassa drifver staten fortfarande in en stor personal och lofvar den fördelar, som icke kassan för närvarande har medel till. För att få någon reda i allt detta, har en kommitté arbetat, och denna kommitté har å sin sida föreslagit dels att höja pensionsåldern, dels att sänka pensionerna med ett mycket betydande belopp. Detta vill säga, att staten skulle gentemot dessa sina betjante och tjänstemän ställa sig på den ståndpunkten, att den icke kan fullgöra eller honorera sina förbindelser, utan bjuder ett ackord, som är af synnerligen ofördelaktig beskaffenhet.

Jag tror, att det möjligen kan vara lämpligt, att redan nu i Riksdagen ett ord säges gentemot en sådan tanke, då man ju icke vet ännu, hvilket upptagande den kommer att röna hos järnvägsstyrelsen och hos Kungl. Maj:t. Jag tror, att det är lämpligt att redan nu påpeka, huru orimlig en sådan lösning skulle vara, huru ovärdigt det skulle vara, att staten så förföre mot en personal, som har, efter allmänna omdömet, blifvit ansedd för att vara ur många synpunkter en mönsterkår.

Att järnvägsstyrelsen ej heller i andra afseenden fullt tillgodoser denna personals intressen, det torde framgå ganska väl också därutaf, att de förslag till tillfälliga löneförbättringar, som äro omnämnda i statsverkspropositionen, ingalunda motsvara hvad personalen för sin del önskat och, efter min uppfattning, har haft fog att önska. Jag begagnar tillfället att till statsutskottets välvilja anbefalla den eller de motioner om förbättring i detta afseende, som antagligen komma att afgifvas under de närmaste dagarna.

En ibland de åtgärder utaf den nya regeringen, som har hälsats med den mest odelade tillfredsställelse från skilda läger, var nog, när densamma beslöt, på herr statsministerns egen föredragning, att sörja för, att en ny *enhetlig försvarsplan* skulle blifva med det första utarbetad. Härmed skulle rådås bot på de missförhållanden, om

hvilka förut varit åtskilligt tal inom Riksdagen och särskildt inom denna kammare, nämligen att de olika vapnen icke samverka och, framför allt, att hvardera för sig sökt vid olika tillfällen skrufva upp sina anspråk, utan att man någonsin fick en öfversikt öfver, huru mycket *det hela* till sist skulle gå till. Herr statsministern ställde också i utsikt, såsom helt naturligt var, att sedan den militära sakkunskapen sagt sitt ord i dessa afseenden, skulle det civila omdömet också få komma med och särskildt ur finansiell synpunkt pröfva, huruvida landet verkligen hade bärkraft nog till hvad som kanske syntes önskvärdt, eller om hela byggnaden kanhända borde reduceras genom utrensande utaf mindre nödvändiga partier ur densamma.

Det är ju tyvärr så, att denna omtanke om det finansiella i afseende å vår försvarsbudget hittills i allmänhet har fått stå i hög grad tillbaka. En blick på de siffror, som markera slutsumman för hvad som offras på fjärde och femte hufvudtitlarna och det tillägg, som finnes på tionde hufvudtiteln, visar en stegring från 1901 till den nu föreslagna summan är 1907 med fullt 20 miljoner kronor. Det är icke småsummor detta under dessa år. Och det stämmer heller icke — det bör konstateras — med hvad som lofvades vid 1901 års riksdag, då man just hade beräknat för år 1907 en ökning af de ordinarie anslagen med $16\frac{1}{2}$ miljoner kronor. I stället hafva de ensamma stigit med 21 miljoner kronor.

Vi äro härvid uppe på summor så stora, att det med fullt fog här i kammaren kunnat sättas i fråga, om det icke vore ett praktiskt och lämpligt sätt, att man sade åt de militära myndigheterna: här ha ni en stor summa att röra er inom; inrätta er inom denna ram så, att hvad som närmast måste tillgodoses, *det* blir tillgodosedt, men laga, att denna ram icke alltjämt tänjes och vidgas, såsom hittills har skett.

Det kan icke förnekas, att äfven i den budget, som nu förelagts oss, en sådan ökning har ägt rum å fjärde och femte hufvudtitlarna. Om man jämför dem med motsvarande hufvudtitlar i fjolårets statsverksproposition, så visar det sig, att de öferskrida de senare med ett ganska betydande belopp, sammanlagdt nära 5 miljoner kronor. Dock är visserligen att märka, att i fjol det särskilda förhållande ägde rum, att kasernanslaget icke blef direkt synligt i budgeten. Men hvad som väcker oro öfver ökningen är det faktum, att utom hvad som nu finnes i den militära budgeten har man snart att vänta åtskilliga stora poster, som äro annonserade, men af olika anledningar icke ännu kunnat framläggas. Vi hafva att vänta Boden, hvilken i alla händelser icke blir en billig affär, vidare dessa stora anslag till kaserner, hvarom framställning kommer att göras, när den utredning, som nu pågår, blir färdig. När dessa anslagssummor komma till, då har man sprungit afsevärdt öfver de 80 miljoner kronor, som man förut satt såsom ett svindlande maximum, vid hvilket man måste stanna. Det är från den synpunkten som det förefaller mig lämpligt, att här redan nu säges ifrån, att ett stort antal utaf detta lands medborgare — i synnerhet af dem, hvilka tills vidare icke äro representerade — alldeles visst är af den meningen, att man icke bör skrufva de militära utgifterna öfver deras nuvarande belopp. Många hylla

*Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.*
(Forts.)

den åsikten, att man bör vända om och försöka få till stånd en sänkning, men äfven de, som icke vilja gå så långt, äro alla dock ense därom, att det nuvarande beloppet icke får öferskridas. Vi måste åtminstone stanna vid de höga summor, på hvilka vi för närvarande äro uppe, och sedan blir det de militära fackmännens sak att se till, att för dessa mycket betydande kostnader den största möjliga valuta kan erhållas.

Det har förut i kammaren — för ett par år sedan — frambållits med stöd af officiella uppgifter, lämnade af generalstaben, att Sverige stod såsom det tredje i ordningen bland länder i Europa i fråga om militära utgifter per capita. Frankrike går öfver, Tyskland likaledes, i någon mån, men sedan kommer Sverige. Med den ökning, som nu presenteras oss, stå vi med afseende på kostnaderna per capita på ungefär Tysklands nivå. Däremot står Danmark lågt, dess militära utgifter äro icke mycket mer än hälften af våra. En senare uppgift om de militära utgifterna i de nordiska länderna, hvilken nyss kom i min hand, visar, att man i Danmark fortfarande är angelägen om att hålla ifrågavarande utgifter nere inom deras, i jämförelse med våra, mycket blygsamma belopp. Det utdelades, upplyser nämligen en konservativ tidning i all oskuld, i den danska riksdagen en jämförande öfversikt öfver de militära utgifterna inom de tre nordiska länderna från år 1880 till innevarande år. Af denna öfversikt framgår, att i Danmark den senaste militära budgeten uppgår till en summa af 17,290,000 kronor eller 20,4 % af nettostatsinkomsterna. Intet af de öfriga nordiska länderna har så små militärutgifter. I Sverige däremot hafva de militära utgifterna under de senaste fem åren uppgått till respektive 56,7, 62,1, 55, 55,1 och 52,1 % af nettostatsinkomsten. Det är helt andra summor, som vi röra oss med, och då vi äro uppe på sådana summor, måste ett varningens ord sägas därom, att de icke få skrufvas alls ytterligare uppåt, huru frestande det än må vara för dem, som se, att åtskilligt behöfves, som af föregående krigsstyrelser försumrats, att få både detta nya och tillika behålla det gamla, som man varit van att få.

Innan jag lämnar det militära området, skall jag, herr talman, tillåta mig att påpeka ännu en sak. Det nämndes här för ett ögonblick sedan ett ord om den nationella lifaktighet, som genomgår vårt folk. Ja, inom vissa kretsar kan det vara så, men vi få icke göra oss några illusioner om att, såsom det under en lång följd af år styrts och ställts här i landet, denna nationella lifaktighet ännu skulle ha hunnit tränga så synnerligen på djupet. En af de orsaker, som mest bidragit att minska de nationella känslornas värme och göra alla de institutioner, som äro afsedda för fäderneslandets försvar i nödens stund, rent af förhatliga för många af landets söner, är, såsom vi här väl känna, det barbari, som fortfarande råder i afseende å krigslagstiftningen. I fråga härom lofvades år 1901, i sammanhang med den nya härordningens införande, att en rättelse omedelbart skulle ske. Det är bekant, att den nuvarande statsministern med mycken energi och ifver inom krigslagstiftningskommittén verkat för en humanisering af den militära strafflagen. Men det är ett stort arbete, och det har helt naturligt icke ännu hunnit så långt, att re-

geringen kunnat ens lofva att inom någon bestämd tid förelägga Riksdagen ett utarbetadt förslag. Vikten af att något i detta afseende göres illustreras emellertid alltjämt af drastiska exempel. Jag har här i min hand ett litet urklipp ur en tidning, som påminner om ett fall ombord på västkusteskadern i somras. En ung kraftig sjöman, hvilken annars var godmodigheten personifierad, insattes en kväll såsom onykter i arresten. Då underofficerskorpralen nästa dag skulle släppa ut honom, befalldes han honom att skura arrestlokalen, innan han gick ut i tjänstgöring, oaktadt detta icke hörde till hans åligganden. Först vägrade mannen, men efter en stund skaffade han sig en vattenpyts och en svabb samt rengjorde lokalen. När detta var färdigt, rann sinnet till på honom, och han strök underofficerskorpralen med svabben öfver ansiktet. Krigsrätten dömde mannen härför till straffarbete i sju år och tre månader. Så stor och kraftig mannen än var, svimmade han, när domen afkunnades. Straffet ned-sattes visserligen sedermera till straffarbete i tre och ett halft år, enär underofficerskorpralen icke förde någon talan mot mannen.

Detta fall gifver oss en aldeles tillräckligt drastisk bild, huru det för närvarande kan gå till i det militära lifvet, för att allt, som kan göras för ett påskyndande af denna lagstiftnings humanisering, också göres. Och jag är förvissad därom — jag säger det ännu en gång — att den nuvarande statsministern skall åt denna fråga ägna all omsorg, på det att den må så fort som möjligt föras vidare framåt.

Herr Ljunggren: Herr talman, mina herrar! Det ser, glädjande nog, ut, som om vi här i landet skulle gå till mötes en uppryckning, därvid intresset för våra näringar skulle komma att mer tillgodoses, än hvad hittills varit fallet. Om vi därvid skulle konstatera en viss opposition mot den förut alltför starkt framträdande byråkratien inom näringslifvet och särskildt inom den högre förvaltningen däraf, torde äfven denna yttring vara ett bevis på den uppryckning till det bättre, som jag nyss nämnde. Man kan lätt skönja, att intresset för handel, industri och sjöfart tagit ett uppsving genom åtgärder icke allenast af enskilda, utan äfven af Kungl. Maj:t. Hvad som är särskildt anmärkningsvärdt är, att Riksdagen under de senare åren visat ett mera välvilligt beaktande af de framställningar, som gjorts till främjande af våra näringar. Intresset för näringslifvet har också blifvit ett af våra viktigaste statsintressen och är därför väl värdt att främjas.

Om man granskar en del större offentliga åtgärder på näringslifvets område, kan man särskilja dem i tre grupper; den första omfattar de åtgärder, som afse ändring i nuvarande förhållanden, den andra de åtgärder, som afse en fortsatt utveckling af ett påbörjadt arbete, och den tredje önskemål för framtiden, d. v. s. nya åtgärder till näringslifvets främjande. En liten kort sammanfattning af hvad som hör till de-sa tre grupper tillåter jag mig här att framlägga. Jag vågar därvid icke taga tiden i anspråk beträffande zontariffen, enär den förut berörts af många. Emellertid är att märka en annan åtgärd på kommunikationsväsendets område, nämligen en allmän re-

*Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.*
(Forts.)

Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.
(Forts.)

vision af frakttaxan för statens järnvägar. Detta är ett spörsmål, som väcktes inom Riksdagen för ett par år sedan, men då icke för-
anledde någon åtgärd från Riksdagens sida. Men kungl. järnvägs-
styrelsen vidtog af sig själf vissa åtgärder; yttranden införades
från näringsidkare och korporationer öfverallt i landet, och därvid
uttalades dels en allmän åstundan, att frakttaxan måtte regleras så, att
den gynnade näringarna, dels ock ett önskemål om införande af ex-
porttariffer.

En annan säkerligen önskvärd och afsevärd förändring i bestå-
ende förhållanden är omgestaltningen af grunderna för statens upp-
handlingsväsen. Man ser alltför ofta bevis därpå, att *en* statens ad-
ministrativa myndighet får betala högre pris för samma artiklar eller
varor än en annan myndighet. Felet härtill torde ligga i grunderna
för statens upphandlingsväsen. Det finnes äfven en allmän önskan
om en revision eller komplettering af nu gällande tulltaxa för att
åstadkomma icke en systemförändring, utan lättnad vid tullbehand-
lingen och reglering af förhållandena vid tulltaxans tolkning.

I fråga om den andra gruppen, som afser fortsatt utveckling af
redan vidtagna åtgärder, tillåter jag mig fästa uppmärksamheten på
den viktiga torfifrågan. Riksdagen har för tre år sedan enhälligt ut-
talat önskvärdheten däraf, att vid statens järnvägar måtte såsom
lokomotivbränsle användas torf i största möjliga utsträckning. Det
ser icke ut, som om denna Riksdagens tydligt uttalade önskan gått i
uppfyllelse, i allt fall icke på långt när i den grad, som Riksdagen
afsett.

Regeringen har nu börjat att understödja transmarina rederiföretag,
och det vore ur sjöfartsnäringens synpunkt önskligt, om man kunde
fortsätta på denna väg. Genom transmarina ångbåtslinjer skulle
säkerligen Sveriges export befrämjas i väsentlig grad, och vi skulle
kunna utan de dryga omkostnader, som de stora länderna, Tyskland
m. fl., ha för sina kolonier, vinna ungefär eller i någon mån unge-
fär samma fördelar med statssubvention åt transmarina linjer.

Bland de önskemål för framtiden, som säkerligen komma att
sysselsätta dels regeringen, dels äfven innevarande års Riksdag eller
kommande Riksdagar, tillåter jag mig nämna några.

Frågan om inrättande af en frilagersinstitution omfattas öfverallt
inom handelskretsar med det största intresse. För ungefär tre år
sedan afgåfvos af handelsföreningar och korporationer af närings-
idkare utlåtanden rörande denna sak, af hvilka de flesta utmynnade
i tillstyrkande af att på privat väg söka åstadkomma en uppryck-
ning på detta område. Genom frilagersinstitutionen skulle helt säkert
kunna vinnas ökad användning för svensk arbetskraft, därigenom att
å vissa tullplatser gjordes anläggningar för särskilda fabrikations-
grenar, åsyftande förädling af importerade, billiga halffabrikat, hvar-
vid alltid svensk arbetskraft kunde komma till nytta.

Jag har nu emellertid gömt pudelns kärna till sist, nämligen
frågan om den nya handels- och industrikammareinstitutionen. Jag
vet icke, om den frågan kommer att sysselsätta den nuvarande Riks-
dagen, men i hvarje fall står den på dagordningen, och förlidet års
lagtima Riksdag har i en skrifvelse till Kungl. Maj:st uttalat önskvärd-

heten af att vid ordnandet af det föreslagna statsdepartementet för handel, industri och sjöfart måtte tagas särskild hänsyn till åstadkommandet af tillfredsställande former för en samverkan mellan detta statsorgan och de ifrågavarande näringarnes praktiska idkare, hvarigenom dessa kunde utöfva ett behörigt inflytande på förarbetena till den lagstiftning, hvaraf dessa näringar beröras, och på sådana organisationsfrågor, hvilka afse deras främjande. Således har Riksdagen meddelat Kungl. Maj:ts sin tolkning beträffande denna fråga, nämligen att den är ett allmänt intresse, ett statsintresse. Den tanke, som ligger till grund för detta förslag, vinner allt mer och mer gehör inom landet, och många dylika kamrar ha redan bildats, och många komma säkerligen att under den närmaste tiden bildas; det vore därför önskligt, om intresset inom Riksdagen för denna sak fortfarande bestode, så att denna nya institution kunde blifva hvad den bör vara, nämligen ett näringsidkarnes eget organ, medelst hvilket de själfva kunde direkt påverka den allmänna ledningen af näringslivet inom landet.

Remiss af statsverkspropositionen.

(Forts.)

Herr Kjellén: Herr talman, mina herrar! Det vore frestande att nu försöka en detaljkritik speciellt af vissa konstitutionella egendomligheter i Kungl. Maj:ts statsverksproposition; men ögonblicken äro dyra, och tillfället att uttala sig i ett sammanhang öfver regeringens politik kommer ju icke åter. Jag skall därför begränsa mig till några ord om den allmänna situationen och om den ojämförligt största fråga, som i trontalet omnämndes.

I 1809 års riksdagsprotokoll finner man på ett ställe ett yttrande, som lyder sålunda: »På flera sekler är denna riksdag den första vi inom vårt samfund med smärtande känslor sakna våra förra medborgare, finnarne». Dessa ord ha kommit mig i minnet, då den svenska riksdagen nu samlats år 1906. Vi kunna icke dölja för oss, att äfven nu en ny historisk epok har inträdt, och att vi befinna oss i viss mån i samma situation som år 1809, om det också icke märkes omedelbart inom våra leder i denna sal. Ett yttre stöd för landets internationella ställning har fallit. Vi stå alltså under intrycket af en nationell förlust; och vi känna, att vi måste söka bot därför i en inre författningsreform, såsom alltid varit fallet i Sveriges historia vid stora historiska motgångar.

Ty från den första nationella samlingens dagar i detta land, från Engelbrekts tid, ljuder den svenska lösen att »stå fast och bättra hvad som fordom brast». Första frågan blir alltså den: Hvad är det, som har fattats oss, hvad är det, som brister oss? Man måste nämligen känna sjukdomen, innan man kan välja botemedlet.

Jag skulle då kortligen vilja konstatera, att det är nationell enhets- och samhörighetskänsla, som har brustit hos oss. Det är väl nu ungefär ett halft sekel, sedan en berömd engelsk statsman talade om, att i hans land bodde sida vid sida två raser, som talade samma språk och hade samma blod och ändå lika litet förstodo hvarandra, som om de bott med ett världshaf emellan sig. Det var den sociala klyftan mellan *öfver* och *under*, som därmed åsyftades. Den har väl icke trängt så djupt i vårt land; men den korresponderar med

Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.
(Forts.)

en politisk oenighet, som skär igenom alla samhällsklasser, och som säkerligen har gått längre än som för landet är nyttigt. De stora partiåskådningarne förstå icke längre hvarandra. Hvad som för den ene är axiomatiskt klart, är för den andre på sin höjd en konstruerad lögn; hvad som svider den ene i själen för fäderneslandets skull, fyller den andre med jubel för samma fosterlands skull. Så ha tänkande svenske män i sina synpunkter mer och mer aflägsnat sig från hvarandra; och det är ju under sådana förhållanden endast mänskligt, om hvardera parten tycker sig i den andras öga se en flisa af den där förtrollade spegeln i Andersens saga, som gjorde det granna styggt och det stygga grant.

Nu vill jag ingalunda säga, att en dylik splittring är något i och för sig ondt, nej, tvärtom: saken vinner på de många synpunkterna och utvecklingen på själfva striden. Men där måste vara en gräns. När meningarne gå isär om landets vitala intressen, när meningsskiljaktigheten går in i frågor om nationens ära och lagens helgd, då är sannerligen landsfara å färde. Och jag fruktar, att vi ha börjat nalkas en sådan ståndpunkt.

Jag menar, utan kritik af någondera partens synpunkter, att denna *nationella splittring* i och för sig är den svåra sjukdom, hvaraf vi närmast ha lidit och ännu lida. Det är den, som har kostat oss unionen. Vi saknade icke rätten, och vi saknade icke makten, men vi saknade *viljan* att försvara vår rätt med vår makt, och detta enligt mitt förmenande därför, att vår nationalvilja var upplöst i inbördes stridiga viljor. Men så fattad, blir unionens upplösning endast en fas i historien om svenska folkets egen upplösning. De, som nu jubla öfver att vara kvitt unionsfrågan, må eftertänka, om icke hon i själfva verket blott var ett symptom på ett djupare liggande ondt. Detta onda står ännu kvar, och det skall kosta oss ännu dyrare värden än unionen, om det får bestå.

Det talas nu så mycket på sina håll om att inom Sveriges gränser eröfra Norge, liksom fordom Finland, åter. Mina herrar, jag tror, att vi få taga saken något blygsammare och anspråkslösare före. Jag tror, att det, som för oss är angelägnast nu, är att inom Sveriges gränser eröfra Sverige åter: att försöka öfverbygga de djupa klyftor, som splittra oss, att försöka försona de sociala motsatserna, så att vi ändtligen kunna känna det gemensamma starkare än det, som skiljer. Dit syftar också tydligt den strömning, som, säga hvad man vill på vissa håll, gått igenom detta land, och som tagit sig uttryck i lösen: *nationell samling*. Den nationella splittringen måste öfvervinnas genom nationell samling; och jag kan endast, från de synpunkter som jag företräder, stryka under hvad som nyligen yttrades från tronen om »den öfverväldigande vikten af frågans snara lösning».

Lösningen måste vara den, att hela folket uppkallas till vakt om sin ära och värn om sitt arbete. Detta innebär först och främst ett kraf på de nu maktägande och speciellt på oss högermän. Vi ha i det längsta velat ställa oss på en statssynpunkt, den stränga rättfärdighetens synpunkt, som frågar efter åtkomsthandlingar till bestyrkande af kompetensen, innan den vill medgifva delaktighet i makten. Jag tror, att den tiden är försutten: jag tror, att faran är

större att vidmakthålla denna politik än att här gå till mötes. Det är icke heller mödan värdt att söka operera bort glasflisorna ur hvarandras ögon. Tiden är kommen för en försoningens, en förtroendets politik, som räcker ut handen och säger: vi äro dock alla kött af samma kött och ben af samma ben — »hvar är du, broder, och hvar går vägen hemåt till vår moder?»

Det är högern, som här utan tvifvel får göra de största uppoffringarne, och detta icke blott af maktställning, som redan mindre betyder, utan äfven af på senare tid flitigt omhuldade tankegångar. Vi ha lagt accenten på det nationella liksom vi gjort det på statssynpunkten, och vi ha icke så mycket brytt oss om den breda samlingen. Jag menar nu, att frågans lösning måste ske i *demokratiens* tecken, om vägen skall bära hemåt för oss alla.

Men, mina herrar, om det första steget till mötes är högerns, så är det andra vänsterns. Vänstern har hittills lagt accenten på samlingen utan att så mycket bekymra sig om dess nationella innehåll. Här måste den komplettera sitt program. Den samling, vi förvänta, skall ske i demokratiens tecken, men den måste också ske i *nationalitytens*. Ty det må icke förgätas, att det dock är *detta* folk och *detta* land med dess egendomliga traditioner och institutioner, som skall samlas. Det är dessa nationella traditioner och institutioner, som bilda ett folks personlighet eller det som hos den enskilde kallas människovärde; och detta måste bevaras i allt, som är typiskt och sundt.

Alltså, hvad vi behöfva är en förening mellan de båda stora partiernas program eller ideal: en *nationell demokrati*. Den praktiska konsekvensen häraf är en reform af Riksdagens förutsättningar, hvarigenom hela svenska folket blir representeradt i sina hufvudintressen och i sin egendomliga sociala struktur.

Från dessa förutsättningar måste omdömet utgå öfver de förslag, som framställas till frågans lösning, och först och främst det förslag, hvars grunddrag uttritats i trontalet. Här kan gifvetvis icke komma i fråga någon detaljkritik af ett förslag, som ännu icke ens föreligger i sin utförda form. Jag skall därför nu endast tillåta mig att helt summariskt angifva några förhoppningar och några farhågor.

Man har i trontalet valt ett uttryckssätt, som om det förslag, som där i grofva konturer utkastats, skulle styra en medelväg mellan två flygelriktningar, hvilka synas sammanfalla med proportionalismens och socialismens. Jag fruktar, att denna uppfattning i praktiken skulle komma att visa sig som en stor illusion. Tacksamt erkännande de ökade utsikter, som storstadshögern vunnit genom en af grundlinjerna i det väntade förslaget, kan jag dock icke annat än säga, att någon medelväg styr detta förslag icke. Det är icke så, att de båda flygelriktningarna komma att offra lika mycket hvar på sitt håll. Öffret kommer under utvecklingens gång att stanna så öfvervägande på den ena sidan, att det till sist knappast blir något offer kvar för den andra. Jag menar, att kursen tagits så pass långt åt vänster, att det endast skulle blifva en tidsfråga, när statsskeppet är helt inne på den farliga vänstra farleden.

Men om dessa farhågor skulle besannas, så är detta raka mot-

*Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.*
(Forts.)

Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.

(Forts.)

satsen till en nationell samling. Det innebär ju, att alla samhälls-klasser skulle tvingas att buga, icke för det, som står öfver klasser och intressen — fäderneslandet, lagen — utan för en enda samhälls-klass. Vi må nämligen eriura oss, att de nya, som skola inbjudas, i stort sedt äro dubbelt så många som de öfriga, och att de alldeles öfvervägande tillhöra en och samma klass, nämligen kroppsarbetarnes. Förslaget slår sålunda upp dörrarne på vid gafvel för alla, som nu icke äro i makten deltagande, och detta är godt och väl, men det öppnar samtidigt en bakdörr, och när de nya maktägande kommit in och det blir trängsel i salen, då kan det icke i längden undvikas, att de gamla maktägande så småningom trängas ut genom bakdörren, om inga särskilda försiktighetsmått häremot vidtagas. Det skulle följaktligen icke blifva något supplerande af de nu makthafvande, utan en aflösning, en utväxling, så att en väsentlig del af folket alltjämt skulle komma att stå utanför, nämligen de nu maktägande. En sådan reform botar det närmast liggande onda, men så, att småningom spirar upp ett lika stort ondt på annat håll. Statskeppet går nu i marvatten, med slagsida åt höger; för att råda bot, vill man rulla skeppet öfver åt vänster, men marvattnet — det sociala missnöjet — får stanna kvar! Ty det är uppenbart, att en sådan reform skulle väcka lika stort och minst lika berättigadt missnöje som det gamla tillståndet, nämligen hos dem, som hittills haft makten, men efteråt skulle finna sig utestängda utan att veta med sig, att de försuttit sin rätt.

Vår egen historia ger här lärdom och varning. Vårt folk står nämligen nu i en ställning, som liknar icke blott den af 1809, utan äfven den af 1719. Då bade det första stora stödet i internationellt hänseende ramlat, och folket gick att söka bot i en författningsreform. Men denna författningsreform utbytte den gamla ensidigheten mot en ny. Det blef en allmän *uppslutning åt vänster* i stället för en *rättning midtåt*, och på denna grundval kom frihetstiden med de faror och synder, som vi alla känna.

Det är sant, att det ligger i vårt nationallynne en viss tendens till sådana radikala förändringar. Vårt folk liknar icke det engelska, som har till politisk princip att gå steg för steg och sätta nya klutar på sitt gamla kläde. Så har det lyckats England att genom en serie af reformer bota de sociala missförhållanden, som åsyftades af den statsman jag citerat, så att England i denna tid måhända erbjuder bilden af en större social harmoni än något annat land. Svenska folket liknar mera sin hjälte Karl XII, om hvilken det berättas, att han bar sina skjortor så länge, tills de voro alldeles utslitna, hvar-efter han tog splitter nya. Vi uppskjuta en reform så länge som möjligt, men när vi icke längre kunna undvika den, då vilja vi hafva den »rejäl». Jag tror, att en viss benägenhet härtill ligger i folklynnnet. Men jag hemställer, om denna sida af nationalkaraktären hör till dem, som böra bevaras. Risken kan blifva för stor.

Må vi i stället lära af vår egen historiska erfarenhet och icke göra om gamla misstag! Må vi i de stora frågorna icke taga exempel af 1719 års män, som kastade landet i nya öfverdrifter, utan i stället af 1809 års män, som sökte jämvikt i samhällsskicket och efter råd

och lägenhet tillmötesgingo *alla* berättigade kraf, hvarifrån de än kommo, från gamla håll eller nya! Mätte vårt folk förskonas från den farliga kretsgången mellan ytterligheter, som tagit så mycket af vår kraft i forna tider! Och må det icke komma att heta i historien, att då Sveriges folk efter unionsupplösningen längtade och trängtade efter en *nationell samling*, så hade dess regering ingenting annat att bjuda det än en *liberal samling* och en ny frihetstid!

Jag dristar alltså, herr talman, vid detta tillfälle uttala den förhoppningen, att Kungl. Maj:ts proposition i denna stora fråga, när den kommer inför Riksdagen, måtte innehålla supplerande bestämmelser af sådan art, att udden brytes af alla farhågor för landets lugna och lyckliga framtid.

Herr Matsson: Herr talman, mina herrar! Jag hade icke tänkt deltaga i remissdebatten. Men då en af mina länskamrater vid början af sammanträdet gjorde sig till målsman för ett åskådningssätt, som jag icke helt och hållet kan gilla, anser jag det riktigt, att vissa af hans uttalanden icke få komma oemotsagda till utskottet. Det var med anledning häraf, som jag begärde ordet. Men då, såsom en föregående talare erinrat, ögonblicken äro dyrbara, skall jag icke taga kammarens tid i anspråk i större utsträckning, än som är nödvändigt för ernående af det syfte jag nu angifvit.

Min ärade länskamrat, som först hade ordet, uttalade, att den nationella stämning, som föddes under föregående år och som har sin upprinnelse i detta års viktiga tilldragelser, icke bör få uttryck allenast i fraser, utan därjämte också i handling. Vidare antyde samme ärade talare, att det sannolikt komme att framstå för regeringen såsom i hufvudsak bestämmande synpunkter andra åskådningssätt än de privatekonomiska och statsfinansiella. Efter denna inledning, som jag för min del finner fullt tillfredsställande, hade jag väntat mig, att den ärade talaren skulle i hufvudsak ansluta sig till det åskådningssätt, som under näst förflyttna riksdagar varit förhärskande inom riksdagskretsar beträffande den blifvande inlandsbanans sträckning. Så skedde också beträffande nordligaste och mellersta delarne af denna bana intill Värmlands läns norra gräns. Söder om denna gräns åter framställde den ärade talaren åtskilliga nya förslag, om hvilka jag svårligen kan falla något omdöme på stående fot från denna plats, då de delvis voro helt och hållet nya och således af den stora allmänheten fullkomligt opröfvade. Sannolikt hafva dessa förslag varit under pröfning i åtskilliga trängre kretsar, men icke, mig veterligt, kommit till allmänare kännedom.

Det ha upprört vår nationalkänsla särskildt under närmast föregående år, att vårt grannland i väster tillät sig att under unionstiden bygga fästningar invid gränsen mot Sverige till värn mot ett af dem förmodadt infall från unionsbrodern. Från Sveriges synpunkt har man funnit detta innebära en utmaning och ett obefogadt mistroende. Jag undrar, om det icke från Sveriges sida kunde anses som ett värdigt svar på det norska fästningsbyggandet, om man utefter norska gränsen förlade en järnvägskedja, som kunde för vårt

Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.
(Forts.)

Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.
(Forts.)

land stärka försvaret mot de norska fästningarna och andra utifrån hotande faror.

Den nyare tidens krigföringskonst har alltmera tagit afstånd från fästningsbyggande, och särskildt de senaste krigshändelserna gifva stöd för den uppfattning, att lämpliga och goda kommunikationer för ett land med ringa folkmängd och små ekonomiska resurser kunna utgöra ett mera betryggande värn än fästningar. En fästning innesluter en stor del af landets försvarskrafter, hvilkas effektivitet därigenom neutraliseras, och hvilka kunna af fienden helt och hållet afskäras ifrån samverkan med den öfriga hären. I fråga om kommunikationer är förhållandet däremot ett helt annat. Äfven jämförelsevis obetydliga försvarskrafter kunna genom goda kommunikationer göra effekt på en hel mängd punkter efter en utsträckt försvarslinje. För ett glesbefolkadt land med vidsträckta gränser, sådant som vårt, borde det vara af stor betydelse att kunna hastigt frakta trupper och krigsförnödenheter från Västerhafvet upp till Boden eller vice versa.

Det har sagts, att man genom att bygga fästningen i Boden ställt i ordning en rättfälla, hvori våra egna trupper eventuellt kunna blifva af fienden inspärrade. Bodens fästning har varit föremål för klander såväl från grupper inom Riksdagen som från utomstående inom landet. Äro nu dessa utfall i viss mån berättigade, så kan man utan tvifvel minska deras berättigande genom att bereda ytterligare en ut- och infartsväg från och till fästningen, så att den icke i en framtid må kunna likställas med en rättfälla.

Ur militär synpunkt har inlandsbanan utan tvifvel sin allra största betydelse, och det var detta, föreställer jag mig, som den förste ärade talaren hufvudsakligen åsyftade, då han antydde, att äfven andra hänsyn än privat-ekonomiska och stats-finansiella komma att göra sig gällande beträffande vissa delar af den projekterade inlandsbanans sträckning. Jag föreställer mig, att det var talarens mening att framhålla den sidan af saken, som jag nu antydt, och som jag för min del anser vara af allra största vikt. Jag hoppades, att han i anslutning till denna inledning af sitt anförande skulle komma att uttala sig gynnsamt för den tankegång, som varit bestämmande för hittills verkställda undersökningar beträffande inlandsbanan och som tagit sig speciellt uttryck i det s. k. Vinellska förslaget. Så skedde emellertid icke till fullo.

Min ärade länskamrat gjorde sig till målsman för vissa lokala intressen, såvidt jag uppfattade honom rätt. Han önskade, att inlandsbanan skulle, såvidt möjligt, indragas till Karlstad för att komma i beröring med en Vänernshamn. Utan tvifvel är detta ett ganska behjärtansvärdt syftemål, men man måste likväl tillse, att man icke, på samma gång man främjar detta syfte, åsidosätter andra, som i lika eller högre grad äro förtjänta att beaktas. Anser man, att det är af fundamental betydelse, att järnvägen kommer i beröring med en hamn vid Vänern, kan detta syfte ernås äfven på annat sätt. Att framdraga järnvägen till Ämål är ingen ny tanke, ty denna tanke förelåg redan innan frågan om inlandsbanan framkom till Riksdagen, och äfven andra, lika berättigade tankar torde kunna

komma under ompröfning. I Åmål finnes redan nu en för hittills rådande behöf ganska tillfredsställande hamn, hvilken med ringa omkostnader torde kunna göras fullt tillfredsställande äfven för en väsentligt ökad trafik. Om inlandsbanan framdrages öfver Arvika eller någon punkt väster därom, kan man använda denna hamn. För öfrigt skulle inlandsbanan redan i Arvika komma i samtrafik med Vänerns-båtarna.

Det är emellertid icke min afsikt att göra mig till speciell förkämpe för järnvägens dragande vare sig till Åmål eller någon annan särskild plats; jag finner det endast önskvärdt, att äfven en sådan möjlighet som den, jag nu antydt, vid sidan af flera andra tages under ompröfning vid frågans bedömande.

För närvarande är för mig mest tilltalande den riktning, som angifves i det Vinellska förslaget, enligt hvilket järnvägen skulle framdragas öfver Åmot i Värmland genom Nordmarks härad samt öfver Dalsland och Bohuslän. Därigenom kommer man att tillgodose ortintressen, hvilka hittills blifvit alltför litet beaktade. Denna förkärlek inskränker sig dock till hufvudriktningen. Beträffande enskildheter är det för tidigt att i frågans ännu outredda skick yttra sig.

En ärad talare på stockholmsbänken yttrade nyss i ett annat sammanhang, att om man vill vidmakthålla den nationella stämningen, bör man tillse, att förhållandena inom vårt fädernesland icke göras förhatliga för landets innebyggare. Äfven af sådan hänsyn tror jag, att man gjorde både rätt och klokt uti att framdraga den ifrågasatta inlandsbanan genom sådana trakter af vårt land, hvilka hittills icke blifvit gynnade med tidsenliga kommunikationer, på det att innebyggarna i dessa landsdelar icke måtte få anledning att hos sig uppamma och hysa missnöje med rådande förhållanden eller misstro till de bestämmande i landet, utan att hos dem måtte väckas och underhållas den tanke, att äfven deras intressen och berättigade önsknings äga målsmän inom landets lagstiftande och skattebeviljande församling.

Om man drager en rak linje från den punkt vid Västerhavet, där man kan antaga, att den ifrågasatta inlandsbanan möjligen kan erhålla sin slutpunkt, i nordostlig riktning, skall man finna, att man knappast kan tala om ett svenskt järnvägsnät norr om denna linje. Söder om densamma ter sig järnvägsnätet i hufvudsak såsom ett nät, men norr om densamma finner man framdragna endast några enstaka linjer, som icke kunna få namnet nät. Detta synes mig icke innebära full rättvisa åt landets olika delar.

Den närmast föregående talaren yttrade i sitt varmhjärtade och formsfulländade anförande, att landets samtliga söner böra tillgodoses. Han tänkte därvid närmast på de rent politiska rättigheterna och skyldigheterna, närmast på den snart föreliggande rösträttsfrågan. Men äfven beträffande den fråga, om hvilken jag nu yttrat mig, torde samma hänsyn kunna i viss mån göra sig gällande. Det är väl icke fullt rättvist, att samtliga innebyggare i vårt land få efter samma grund deltaga i beskattningen, medan en stor del eller största delen af vårt land blir styfmoderligt behandlad, då dessa medel skola göras fruktbarande för förbättrandet af landets kommunikationsväsende. Har man för afsikt att fortsätta järnvägsbyggandet i vårt land, bör

*Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.
(Forts.)*

*Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.*

(Forts.)

man väl i främsta rummet tillgodose de orter, som hittills icke blifvit gynnade med järnvägar. Häremot har invändts, att vissa delar af de orter, som jag nu äsyftar, icke erbjuda utsikt för att en järnvägssträckning genom dessa orter skall kunna ekonomiskt bära sig, och ensamt på denna grund har man bortsett från de önskemål, som jag vill framhålla.

Jag anser emellertid detta icke vara riktigt, ty om så vore, borde man icke bygga en enda landsväg, ty landsvägarna lämna icke ett öres direkt afkastning, och dock finner man med landets fördel förenligt att tillöka och färdigbygga vårt landsvägsnät.

Jag tror, att man icke så mycket bör tillse, att järnvägarna bära sig, som att landets ekonomi och kultur främjas. Jag anser, att landet icke är till för järnvägarna, utan järnvägarna för landet.

Vårt land, särskildt de norra och nordvästliga delarna däraf, hafva ganska stora förutsättningar för att kunna utveckla sig och bereda välstånd bland landets alla samhällsklasser. För att dessa naturliga förutsättningar skola kunna tillgodogöras, fordras dock ett förbättradt kommunikationsväsende särskildt inom de landsdelar, som företrädesvis i sitt sköte bära våra så mycket omtalade slumrande miljoner. Vi hafva rika malmfält och svårtillgängliga skogstrakter, som icke kunna tillgodogöras på grund af bristande kommunikationer; vi hafva stora torfmossar, hvilkas värde först på senare tiden vunnit lifligt beaktande. Jag anser det vara välbetänkt, att man genom ett fullständigande af vårt kommunikationsväsende gör det möjligt för landet att tillgodogöra sig i största möjliga omfattning alla dessa naturliga tillgångar. Jag anser, att det är med god hushållning förenligt, att man icke låter dessa tillgångar fortfarande slumra, utan gör dem effektiva så snart som möjligt.

Jag erinrar mig lifligt från min barndom, hurusom i min hemtrakt, i västra Värmland, fjällarna ekade af hammarslag från traktens järnbruk; det fanns nämligen då järnbruk vid alla stora vattenfall och äfven vid de mindre. Hammarslagen i dessa näjder hafva nu tystnat, skogsdriften har urartat till sköfling och äfven jordbruket har lidit men af detta förhållande. De järnbruk, som under den svenska samfärdselns nydaningstid icke med framgång kunde upptaga kampen med i afseende å samfärdsmedel bättre gynnade konkurrenter, kunna dock åter uppstå, när de fått samfärdsomöjligheter, om icke i form af järnbruk, så i form af andra industrier.

Det måste väl ändå anses såsom en misshushållning att låta våra stora vattenfall helt och hållet förspillras och icke tillgodogöra sig nyttan af dem, såsom äfven min ärade länskamrat nys framhållit. Särskildt inom västra Värmland finnas ganska stora och talrika vattenfall.

Beträffande statens vattenfall har nu af den s. k. vattenfallskommittén en utredning blifvit verkställd, och jag hoppas, att en utredning äfven skall komma att företagas i fråga om de enskilda vattenfallen, af hvilken — därom är jag förvissad — kan komma att framgå, att vårt land förfogar öfver resurser på detta område, som icke kunna fortfarande lämnas obeaktade, utan att ett sådant handlingssätt måste betraktas såsom en misshushållning.

Den förste ärade talaren yttrade några ord om en ifrågasatt järnvägsförbindelse mellan Frykensjöarnas norra ända och Karlstad. Såsom rätt många i denna kammare torde ha sig bekant, har det sedan ganska länge tillbaka varit påtänkt att få till stånd en järnväg från Torsby vid Frykensjöarnas norra ända till stationen Kil i närheten af Karlstad. Jag vet icke, huruvida denna tanke redan hunnit så långt som till koncession. Men om så icke är förhållandet, tror jag, att så kommer att ske inom en ganska nära liggande framtid. Jag tror, att, oafsedt huruvida inlandsbanan kommer till stånd eller ej, en järnvägsförbindelse mellan Frykensjöarnas norra ända och nordvästra stambanan kommer att blifva verklighet under en närmare eller fjärrare framtid. Jag anser därför, att man icke bör och icke behöfver taga denna fråga i betraktande jämsides eller i sammanhang med inlandsbanan, utan låta den fortfarande såsom hittills vara en fristående lokalfråga.

Vidare yttrade den ärade talaren sig om andra järnvägsprojekt, som hittills icke vunnit så allmänt beaktande, att jag kan på stående fot yttra mig om dem. Men just af den anledningen, att dessa projekt äro så nya och opröfvade, anser jag icke lämpligt att nu upptaga dem till pröfning i sammanhang med frågan om inlandsbanan. Jag befarar nämligen, att det i viss mån skulle verka förryckande på själfva hufvudfrågan, om den förknippades med andra frågor af mera lokal betydelse. Jag tror, att de, som verkligen vilja hafva en inlandsbana, fortfarande böra stå fullständigt eniga om hufvudsträckningen och först sedermera framkomma med de mera underordnade önskemålen om tillslutning af bibanor och vissa andra ännu oklara spörsmål. Det har varit på tal att bygga en järnväg från Grums eller den närmaste trakten däromkring till Karlstad. Om jag minnes rätt, vidrördes äfven denna sak af den förste talaren. Jag anser emellertid, att den tanken ligger så aflägsen från frågan om inlandsbanan, att man icke har anledning att upptaga den i sammanhang därmed, utan att man fortfarande bör låta den kvarstå såsom en särskild lokalfråga.

Jag anser det klokt, särskildt under nu rådande förhållanden, att en inlandsbana framdrages på ett lämpligen afpassadt afstånd från den norska gränsen. Detta afstånds afpassning torde böra verkställas icke allenast ur merkantil och ekonomisk synpunkt, utan äfven, och det särskildt, med hänsyn till militära förhållanden, och jag föreställer mig, att våra militära myndigheter komma att uppdraga en gräns uteder norska gränsen, hvarinom inlandsbanan icke måtte förläggas. Jag tror dock, att man icke bör lägga järnvägen synnerligen långt utanför denna gräns, på det att man må kunna för vårt land tillgodogöra sig äfven från vårt grannland i väster tillströmmande gods- och persontrafik. Man assimilerar på det sättet en viss kvantitet nationell kraft från Norge till Sverige. Under det broderskapsförhållande, som förut har rådt mellan vårt eget land och vårt grannland i väster, har kanske denna synpunkt kunnat anses vara mindre beaktansvärd; numera är dock förhållandet sådant, att vi icke behöfva iakttaga samma fin känslighet gentemot våra bröder normännen som

*Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.*
(Forts.)

Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.
(Forts.)

förr. Jag anser, att vi nu tvärtom böra gentemot dem i möjligaste mån tillgodose de svenska intressena.

I den kungliga propositionen framhålles, att man bör söka att inom egna landamären binda så mycket som möjligt af våra ekonomiska intressen, att vi således böra låta befraktningsafgifterna i största möjliga omfattning komma Sverige till godo, att vi behöfva tillförsäkra oss själva frukten af vår alstringsförmåga och själfva utfrakta våra exportprodukter till utlandet utan att taga dem transito Norge. Denna uppfattning har understrukits af en föregående talare här. Jag finner också denna uppfattning synnerligen beaktansvärd, och just med hänsyn till densamma anser jag det vara önskvärdt, att den nu ifrågavarande järnvägen icke förlägges alltför långt från norska gränsen. Ty förlägges den så, att västra delen af Värmland, västra delen af Dalsland och en stor del af Bohuslän fortfarande bli i afsaknad af kommunikationer, föreställer jag mig, att det fortfarande som hittills kommer att tillgå på det sättet, att dessa landsdelars produkter komma att fraktas in till Norge och att dessa landsdelar fortfarande som hittills komma att taga in en stor del af sina konsumtionsartiklar från Norge.

Då jag i hufvudsak finner mig tillfredsställd med det s. k. Vinuellska järnvägsförslaget, skulle jag önska, att detta förslag blefve grundläggande för den ytterligare utredning, som nu kan komma frågan till del inom statsutskottet och Riksdagen, endast med de smärre afvikelser, som i vissa delar kunna vara fullt befogade och föranledda af det mera utredda skicket, hvori frågan nu föreligger.

Herr Moll: Jag har begärt ordet med anledning af ett yttrande, som nyss fälldes af herr Branting. På tal om förhållandena vid statens järnvägars pensionsinrättning yttrade herr Branting, att den kommitté, som år 1903 nedsattes af Kungl. Maj:t för att undersöka förhållandena vid pensionsinrättningen, föreslagit dels en höjning af pensionsåldern, dels en sänkning af pensionsbeloppen. Då jag haft den äran att vara ledamot af ifrågavarande kommitté, kan jag icke låta detta herr Brantings yttrande passera oanmärkt. Det är sant, att kommittén föreslagit en höjning uti pensionsåldern, men den har ingalunda föreslagit någon sänkning af pensionsbeloppen för den nuvarande personalen. Denna herr Brantings missuppfattning är för öfrigt ganska naturlig; densamma har förekommit dels i pressen, dels äfven på möten, där denna fråga varit på tal; man har uppenbarligen förväxlat kommitténs förslag med en vid utlåtandet fogad reservation. Jag har emellertid icke kunnat finna mig uti, att en dylik missuppfattning skulle få stå oemotsagd i kammarrens protokoll och därigenom vinna ytterligare spridning.

Herr Hammarskjöld: Herr talman, mina herrar! Ut i Kungl. Maj:ts proposition angående första hufvudtiteln förekommer ett stycke, som har väckt mycket stor uppmärksamhet, icke endast hos mig, utan, som jag tror, hos de allra flesta. Jag ber att här få läsa upp detta stycke, hvilket lyder sålunda: »Chefen för finansdepartementet, statsrådet Biesert anförde:

Sedan unionen med Norge numera blifvit upplöst, hafva de apanage, som dessförinnan från norska statsverket utgått till Eders Kungl. Maj:t, Hans Kungl. Höghet Kronprinsen och Hennes Kungl. Höghet Hertiginnan af Dalarne, bortfallit.

Med anledning häraf och då utgifterna för Eders Kungl. Maj:ts hofhållning i följd af uppbörandet af hofhållningen i Norge visserligen hafva minskats, men denna minskning icke motsvarar det förutvarande norska apanagets hela belopp, samt kostnaderna för Hans Kungl. Höghet Kronprinsens och Hennes Kungl. Höghet Hertiginnans af Dalarne hofhållning, äfven efter unionens upplösning, torde blifva ungefärligen desamma som förut, skulle det visserligen kunna ifrågasättas, huruvida icke framställning till Riksdagen borde göras om förhöjningar i de anslag, som å riksstatens första hufvudtitel finnas uppförda dels för Eders Kungl. Maj:ts hofhållning, dels för Hans Kungl. Höghet Kronprinsens hofhållning och handpenningar till Hennes Kungl. Höghet Kronprinsessan, dels ock för Hennes Kungl. Höghet Hertiginnan af Dalarne. Emellertid anser jag, att det bör bero uteslutande af Riksdagens eget initiativ att taga i öfvervägande, huruvida och i hvilken mån de för ifrågavarande ändamål från Norge förut utgående bidragen böra genom förhöjningar i omförmälda anslag ersättas.»

Det skulle vara bra roligt att veta, hvilka skäl, som förmått herr finansministern att icke å regeringens vägnar framkomma med något förslag om dylik apanageförhöjning, utan öfverlämna detta till Riksdagens initiativ. Det är, såvidt jag vet, ett ganska ovanligt sätt att komma med en sådan framställning, allra helst när det rör en så delikat fråga som apanage åt Kungl. Maj:t och kungl. familjen. Jag säger, att det skulle vara roligt att veta orsaken, men jag undrar, om det är så svårt att leta rätt på den. Orsaken är väl den, att det alltid är svårt att tjäna två herrar; man stöter sig så lätt med den ene; och man vill här icke stöta sig med någon. Å ena sidan har herr finansministern icke velat stöta sig med Kungl. Maj:t, det är ju klart, då han är medlem af regeringen; å andra sidan har han lika ogärna velat stöta sig med sina partivänner, framför allt icke med den längst gående vänstersidan af partivännerna, den vänstersida, som är så nödvändig att ha för att kunna få den behöfliga majoriteten. Jag förmodar, att alltid hittar herr finansministern någon motionär, som är hjälpsam nog och villig att väcka den här efterlångtade motionen, och som vill hjälpa herr finansministern att krasa kastanjerna ur elden, och sedan går det ju så bra att säga: regeringen vill visst icke komma med någon begäran om förhöjning af apanagen, nej, den har kommit från enskildt håll, och det rå vi icke för. Jag säger, att jag förmodar, att det skall gå på det sättet. Jag yttrar mig nu icke alls om själfva apanagefrågan, utan endast om formen. Jag ber att få konstatera, att knappast på något sätt har den ministär, som nu sitter vid makten, kunnat tydligare manifistera sig som en partiregering än just genom denna lilla episod. För min del anser jag, att det hade varit värdigare och vackrare, om regeringen öppet och ärligt hade sagt ifrån i denna sak.

*Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.*
(Forts.)

Remiss af
statsverks-
proposi-
tionen.
(Forts.)

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet Biesert: Herr talman, mina herrar! Den siste ärade talaren har trott, att det ligger någon annan orsak bakom mina ord, som han nyss läste upp, än hvad som verkligen står på papperet. Hvad han här upprullade för mig som skäl för detta mitt anförande till statsrådsprotokollet var för mig fullkomligt öfverraskande. Jag har aldrig drömt eller kunnat drömma om en sådan orsak till ett anförande till statsrådsprotokollet. Bakom de ord, som jag där uttalat, ligger ingenting annat än hvad jag säger, nämligen att jag anser, att en sådan fråga som denna bör bero på Riksdagens eget initiativ, ingenting annat, mina herrar!

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad, beslöt kam-maren att hänvisa ifrågavarande proposition jämte de i anledning af densamma afgifna yttrandena till statsutskottet.

§ 4.

Justerades ett protokollsutdrag.

§ 5.

Afgåfvos följande nya motioner, nämligen af:

herrar *P. Pehrsson* i Åkarp och *J. P. Jespersion*, n:o 5, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om anslag till understöd åt mindre bemedlade lärjungar vid sådana landtmannaskolor, som åtnjuta bidrag af statsmedel;

herr *S. Nordström*:

n:o 6, om exporttull å järnmalm; och

n:o 7, om anvisande af medel för påbörjande af den föreslagna inlandsbanan m. m.; samt

herr *A. Jonsson* i Lycksele, n:o 8, om anslag för utförande af en telefonledning emellan Lycksele och Stensele.

Dessa motioner bordlades.

§ 6.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr *A. P. Gustafsson* i Sjögesta under 5 dagar fr. o. m. den 23 januari,
 » *K. V. Beckman* i Linköping » 4 » » » 23 »
 » *P. Pehrsson* i Åkarp » 8 » » » 24 » och
 » *L. Eriksson* i Bäck » 4 » » » 24 » „

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 3,51 e. m.

In fidem

Herman Palmgren.