

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1906. Andra Kammaren. N:o 48.

Fredagen den 4 maj

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

§ 1.

Justerades protokollet för den 27 nästlidne april.

§ 2.

Herr statsrådet m. m. *J. E. Biesèrt* aflämnade Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen med förslag till förordning angående vissa bestämmelser rörande gränstrafiken mellan Sverige och Norge.

Kammaren beslöt att hänvisa den kungl. propositionen till bevillningsutskottet.

§ 3.

Herr statsrådet m. m. *G. Tamm* öfverlämnade härefter Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till understöd åt lapparna i Juckasjärvi socken.

Denna proposition remitterades till statsutskottet.

Vidare aflämnades af herr statsrådet *Tamm* Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om fortsatt tillämpning af hvad i lagen den 6 juni 1902, innefattande inskränkning i inmutningsrätten, är stadgadt, hvilken proposition öfverlämnades till lagutskottet.

§ 4.

Efter föredragning af Kungl. Maj:ts på kammarens bord hvilande proposition angående ökad bredd af svängbrospannen å järnvägsbron öfver Göta älf på statsbanan genom Bohuslän hänvisades propositionen till statsutskottet.

§ 5.

Föredrogs, men bordlades åter sammansatta stats- och lagutskottets utlåtanden n:is 10 och 11.

§ 6.

Interpellation. Ordet lämnades härefter på begäran till

Herr Nilson i Örebro, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Man har på visst håll velat göra gällande, att den fosterlandsfientligt antimilitära agitationen i vårt land delvis hade sin rot i den omständigheten, att ynglingar i värnpliktsåldern med stor svårighet kunna vinna fast anställning hos resp. arbetsgivare före fullgörandet af åliggande vapenöfningar. Huru stort berättigande som kan tillmätas det gjorda uttalandet, lämnar jag åsido; alldeles utan all grund torde det måhända ej vara, ty det har ofta nog visat sig, att, då platser hos enskilda arbetsgivare skola till sättas, oftast göres såsom villkor, att värnpliktsöfningarna skola vara fullgjorda. Härigenom blir mängen gång tiden för en ung, medellös mans själf försörjning uppskjuten, och därför kännes måhända värnpliktsskyldigheten för den, hos hvilken en mera varm kärlek till fosterlandet ej ännu sprungit fram, såsom en mer eller mindre oangenäm börda.

Den stora personal, som är anställd vid vårt lands järnvägar, har måhända i högre grad än andra haft anledning att känna det så som ofvan antydts. Förr läser det nämligen i allmänhet varit vanligt, att fulla lönen utgick under den tid vid järnvägarna anställda personer fullgjorde sin värnplikt, under förutsättning att befattningen innehafvs minst ett år. När tiden för värnpliktsöfningarna allt mer utsträcktes, ansågo de enskilda järnvägsbolagen sig ej längre kunna tillämpa denna princip. Hos personalen, som blifvit van att få behålla lönen oafkortad, väckte denna åtgärd blandade känslor, och fördenskull beslöto vederbörande sig för att uppskjuta den ordinarie anställningen till dess värnpliktsskyldigheten var fullgjord.

Detta system läser numera praktiseras så godt som allmänt vid privata banor.

Då många af dessa banor arbeta under mindre goda ekonomiska förhållanden, vill jag icke uttala något klander häröfver. liksom jag till fullo inser, att en enskild person, som i sin tjänst har en enda eller ett fåtal personer anställda, med stor svårighet kan gifva fast anställning åt ynglingar i värnpliktsåren.

Då emellertid, enligt hvad som kommit till min kännedom, samma system börjat tillämpas vid våra statsbanor, ställer sig saken annorlunda.

Enligt gällande, af Kungl. Maj:t fastställda tjänstgöringsreglemente är lägsta åldern för fast anställning vid statens järnvägar 18 år och högsta 30 år. De låga begynnelselöner, som hittills varit bestämda för den lägre personalen vid statsbanorna, skulle ju kunna i någon mån försvaras, om verkligen anställning erhållits vid förstnämnda ålder. Detta läser dock i själfva verket endast i mycket sällsynta fall förekommit. Däremot har det ju icke varit så ovanligt, att ordinarie befattning erhållits vid 20 års ålder eller

Interpellation.
(Forts.)

däromkring. Nu lär dock meningen vara, att anställningen i allmänhet först efter fullgjord värnplikt skulle erhållas. Motivet härför angifves vara, att det visat sig möta svårigheter att erhålla vikarier för dem, som måste ut på värnpliktsöfningar. Därjämte lär äfven en annan synpunkt ha gjort sig gällande. En vid befordran till ordinarie förbigången extra stationskarl lär nämligen på förfrågan erhållit det beskedet, att det fattades några dagar, innan han fyllde 22 år, och direktionen för pensionsinrättningen önskade, att ingen före denna ålder anställdes.

Med hänvisning till hvad jag ofvan anført, och på grund af att jag håller före, att staten såsom arbetsgifvare bör vara ett föredöme rörande arbetsgifvares förhållande till sina arbetare, och att det bör ligga i statens intresse att ådagalägga, att fullgörandet af en medborgerlig plikt, som har till yttersta mål fosterlandets försvar, ej utgör hinder att vid lika ålder som tillförene vinna fast anställning vid dess egen järnvägstrafik, och då jag vidare, för den händelse att hvad som berättats skulle sakna grund, anser det högst nödvändigt att vederläggning sker, får jag härmed hemställa om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för civildepartementet få framställa följande fråga:

Har herr statsrådet sig bekant, om vederbörande distriktschefer vid statsbanorna öfverenskommit att i regel icke anställa ordinarie personal i de lägre graderna förrän efter fullgjord värnplikt och i enlighet härmed gifvit förhållningsregel till dem, som äga att afgifva förord vid sådana platsers tillsättande?

samt, om denna fråga besvaras jakande, äfven följande fråga:

Anser herr statsrådet, att ändring i detta förhållande kan och bör ske?

Denna framställning blef på begäran bordlagd.

§ 7.

Till bordläggning anmäldes:

statsutskottets memorial och utlåtanden:

n:o 93, i anledning af Kungl. Maj:ts remiss med öfverlämnande af förteckning öfver de för statsverkets räkning utarrenderade egendomar;

n:o 94, med öfverlämnande till Riksdagen af förteckningar å försålda kronoegendomar samt å inköp af mark för bildande af kronoparker; och

n:o 119, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående rätt för Kungl. Maj:t att för inköp af skogbärande eller till skogsodling tjänlig mark disponera köpeskillingarna för vissa kronoegendomar m. m.; samt

bankoutskottets memorial:

n:o 10, i fråga om ändringar i bankoreglementet; och

n:o 11, angående öfverlåtelse till statsverket af de gamla riksbanksbyggnaderna.

§ 8.

Justerades protokollsutdrag.

§ 9.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr	<i>C. F. Vahlquist</i>	under 2 dagar fr. o. m. den 4 maj
»	<i>K. Starbäck</i>	» 3 » » 5 »
»	<i>S. L. Olsson</i> i Älfvalsåsen	» 5 » » 5 »
»	<i>R. A. Wawrinsky</i> i Salt- sjöbaden	» 5 » » 5 »
»	<i>J. Ström</i>	» 4 » » 7 »
»	<i>E. A. Lindblad</i>	den 5 maj
»	<i>A. Henricson</i>	2 dagar fr. o. m. den 7 maj och
»	<i>L. Eriksson</i> i Bäck	4 » » 5 »

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 2,49 e. m.

In fidem

Herman Palmgren.

Lördagen den 5 maj

kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 28 nästlidne april.

§ 2.

Herr statsrådet m. m. *J. E. Biesert* aflämnade Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen angående anslag till elfte internationella antialkoholkongressen i Stockholm år 1907.

Den kungl. propositionen hänvisades till statsutskottet.

§ 3.

Vid föredragning af herr *E. A. Nilsons* i Örebro anhållan att till herr statsrådet och chefen för civildepartementet få framställa spörsmål blef berörda anhållan af kammaren bifallen.

§ 4.

Föredrogos hvartdera för sig och lades till handlingarna statsutskottets memorial:

n:o 93, i anledning af Kungl. Maj:ts remiss med öfverlämnande af förteckning öfver de för statsverkets räkning utarrenderade egendomar; och

n:o 94, med öfverlämnade till Riksdagen af förteckningar å försälda kronoegendomar samt å inköp af mark för bildande af kronoparker.

§ 5.

Vidare föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtande n:o 119 samt bankoutskottets memorial n:is 10 och 11.

§ 6.

Efter föredragning af statsutskottets utlåtande n:o 104, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående bidrag till anläggning af aflöpps- och vattenledningar vid Trollhättan m. m., blef detta utlåtande af kammaren godkänt.

§ 7.

Om upplåtelse af en tomt. Till afgörande förelåg vidare statsutskottets utlåtande n:o 105, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtelse af en tomt i Trollhättan till skolhusbyggnad.

I en till Riksdagen aflåten, till statsutskottets förberedande behandling öfverlämnad proposition af den 9 sistlidne mars hade Kungl. Maj:t, under återopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen medgifva, att tomten n:o 3 i kvarteret Toppön i Trollhättan måtte tills vidare, så länge å tomten funnes uppförd skolhusbyggnad, i hvilken meddelades s. k. elementarundervisning, utarrenderas till Trollhättans kommun i enlighet med de i Riksdagens skrifvelse den 20 maj 1905 i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående förvaltningen af Trollhätte kanal- och vattenverk m. m. omförmälda grunder och enligt de särskilda föreskrifter, som af Kungl. Maj:t kunde meddelas, dock med den afvikelse från nämnda grunder, att arrendeafgiften skulle utgå med allenast tio kronor om året.

Utskottet hemställde emellertid, att Kungl. Maj:ts ifrågasvarande proposition icke måtte af Riksdagen bifallas.

Efter uppläsandet af utskottets hemställan begärdes ordet af

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet Biesèrt: Herr talman, mina herrar! Statsutskottet har, såsom synes af utlåtandet, afstyrkt Kungl. Maj:ts ifrågasvarande framställning, som gick ut på att för ett särskildt billigt pris upplåta mark för en skolhusbyggnad i Trollhättan. Statsutskottet har motiverat detta sitt afslagsyrkande därmed, att alltid, när det varit fråga om upplåtande af kronans mark till skolhus i öfriga kommuner inom riket, har man icke tagit sådana hänsyn, som Kungl. Maj:t här velat göra gällande, utan kommunerna ha då fått betala fulla priset. Med anledning af hvad statsutskottet sålunda uttalat, ber jag att med några ord få beröra Kungl. Maj:ts ställning till frågan och de orsaker, som legat till grund för den nu föreliggande propositionen.

Jag tror icke, att statsutskottet har alldeles rätt i sitt påstående, då det säger, att förhållandena i Trollhättan böra närmast jämföras med förhållandena inom rikets öfriga kommuner. När äganderätten till den mark, hvarpå Trollhättan ligger, öfvergick från Trollhättans kanalverk till staten, frambar dåvarande representanten för den valkrets, inom hvilken Trollhättan är beläget, Trollhättans innevänares farhågor för, att de förmåner och de lättnader, som de dittills haft på grund däraf, att marken ägts af Trollhättans kanalverk, numera, sedan äganderätten till denna mark öfvergått till staten, skulle förminsкас.

Dessa förmåner, som Trollhättan hade, voro ju icke så särdeles små. Jag vill sålunda erinra om, att $\frac{1}{6}$ af kommunalutskylterna i Trollhättan betalades af kanalverket. Detta högst väsentliga bidrag har nu bortfallit, sedan staten blifvit ägare af marken.

Vidare skötte Trollhättans kanalbolag såsom markägare i Trollhättan förhållandena därstädes på ett tämligen patriarkaliskt sätt och, såsom jag tror mig veta, till inbyggarnes ganska stora tillfredsställelse. Detta förhållande har naturligtvis måst upphöra, sedan staten blifvit ägare till bolagets mark, då staten måste följa helt andra principer än de, som ett enskildt bolag kan tillämpa i ett sådant fall som detta.

*Om upplåtelse
af en tomt.
(Forts.)*

Jag vågar vidare påstå, att icke heller i öfrigt äro förhållandena i Trollhättan alldeles lika med förhållandena i andra landskommuner. Jag vill erinra om, att när det är fråga om, att staten skall upplåta mark till en stad, t. ex. när det nu gäller att införlifva Ladugårdsgårde med Stockholms stad, är det ifrågasatt, icke allenast att staten skall upplåta och utan kostnad för staden ordna gator och sådant, utan äfven att en del platser, afsedda att bebyggas för vissa allmänna ändamål, såsom just skolhus och sådant mera, skola särskildt utses och undantagas. Det förefaller mig, som om förhållandena vid Trollhättan vore minst lika mycket ägnade att föranleda en eftergift från statens sida som förhållandena t. ex. här vid Ladugårdsgårde; i alla fall anser jag, att fullgoda skäl föreligga för hvad Kungl. Maj:t här föreslagit.

Jag har endast velat erinra kammaren om detta, på det att kammaren icke måtte få den föreställningen, att Kungl. Maj:t här föreslagit någonting, utan att verkliga skäl därför förefunnits.

Herr talman, jag har intet yrkande att göra; jag har endast velat säga hvad jag nu sagt, på det att icke för allframtid skall fastslås, att staten i sådana fall som det nu ifrågavarande, beträffande Trollhättan, skall behandla kommunerna på sätt, som statsutskottet här föreslagit.

Herr vice talmannen: På de af utskottet anförda skälen tillåter jag mig anhålla om kammarens bifall till statsutskottets förslag.

Friherre Silfverschiöld: Såsom representant för Trollhättans samhälle måste jag beklaga, att statsutskottet icke ansett sig kunna godkänna Kungl. Maj:ts förslag i denna skoltomtsfråga. Detta förslag är grundadt på en anhållan från Trollhättans kommun samt på ett uttalande af styrelsen för Trollhättans kanal- och vattenverk. Enligt min uppfattning är det mindre tilltalande, mina herrar, att staten såsom en stor arbetsgivare och jordägare inom Trollhättans kommun tager arrende för en mindre jordtomt, som upplåtes till en skolbyggnad. Hvad skulle man säga, om ett bolag i ett liknande fall skulle taga betaldt för ett dylikt litet område — ett bolag, hvars personal till stor del hade betydligt gagn af den på tomtens befintliga skolan? Å sid. 115 i Kungl. Maj:ts nädiga proposition står omnämndt, att Trollhättans nya kanalbolag, som före staten var den stora jordägaren därstädes, lämnat till kommunen 3 tomter, å hvilka folkskole-

Om upplåtelse
af en tomt.
(Forts.)

byggnader skulle uppföras. Af dessa tomter hade bolaget lämnat 2 till skänks, och den tredje hade det sålt för en mycket ringa penning. Är det då värdigt staten såsom den där efterträdt Trollhättans nya kanalbolag som den stora jordägaren därnere att taga betaldt för den nu omdebatterade skoltomten? Jag kan icke finna det. Dock vill jag icke gå så långt som Trollhätte kommun, hvilken begärt, att staten skulle till kommunen öfverlämna denna tomt utan ersättning, utan jag instämmer med styrelsen för Trollhätte kanal- och vattenverk, hvilken föreslagit, att staten skulle upplåta tomten på billigaste villkor antingen utan arrendeavgift eller mot en mindre sådan. Kungl. Maj:t har i detta fall föreslagit 10 kronor om året, blott för att vederbörande må veta, att icke de utan staten är ägare af tomten.

Det finnes måhända här flera, som anse, att saken icke är af betydelse, men den spelar dock en viss roll för denna skola. Skolan har stora utgifter, lärarekrafterna äro dyrbara, och hvarje ny utgift, som kommer till, förorsakar svårigheter för skolan. Naturligtvis få barnens föräldrar i sista hand betala dessa utgifter. För mig spelar icke penningesumman — som ju icke uppgår till mer än 171 kronor 38 öre — så stor roll, utan fastmera principfrågan. Jag kan nämligen icke finna det annat än tillbörligt, att staten på de platser, där den uppträder såsom stor jordägare och arbetsgifvare, upplåter sina tomter till såväl skolor som lekplatser. Såsom framhölls från statsrådsbänken, säger utskottet, att ett bifall till denna framställning möjligen skulle anses som en orättvisa mot de kommuner, till hvilka staten förut sålt tomtplatser, men jag vill påstå, att här föreligga skiljaktiga förhållanden, ty här är ju icke meningen, att staten skulle sälja tomten utan endast upplåta densamma. Vidare vill jag framhålla, att i de föregående fall, på hvilka utskottet stödt sig, staten helt säkert icke uppträdt såsom stor arbetsgifvare i de respektive kommunerna så som förhållandet är inom Trollhättans samhälle.

Här talman, jag känner mig visserligen nedslagen af statsutskottets enhälliga afstyrkande, men jag vågar dock vädja till kammarens bistånd samt yrkar afslag å utskottets förslag och bifall till Kungl. Maj:ts proposition.

Herr *Zetterstrand* instämde häruti.

Herr *Nylander*: Då Riksdagen förra året beslöt inköpa Trollhätte kanal- och vattenverks egendom, bestämdes tillika åtskilliga grunder och föreskrifter, enligt hvilka där befintliga tomter och områden finge försälgas eller bortarrenderas. Enligt dessa grunder skulle ifrågavarande tomt n:o 3 i kvarteret Toppön betinga ett pris af 8,552 kronor, om den säljes, och en årlig afgift af 171 kronor 38 öre, om den bortarrenderas. Föreliggande framställning från Trollhätte kommun afsåg egentligen, att denna tomt skulle gratis och utan ersättning till kommunen med äganderätt öfverlätas, men styrelsen för kanalverket har hemställt, att

arrendeafgiften skulle nedsättas till 10 kronor för år. Utskottet har emellertid icke funnit några skäl föreligga att redan nu ändra de grunder, som Riksdagen så sent som förra året fastslog.

Om upplåtelse af en tomt.
(Forts.)

Ett bifall till Kungl. Maj:ts proposition skulle dessutom, såsom utskottet framhållit, medföra rätt vidtgående konsekvenser och otvifvelaktigt kunna anses innebära en orättvisa mot andra kommuner inom riket, hvilka måst för till dem upplåtna tomter för skolhusbyggnader, kyrkogårdar eller dylikt betala ganska afsevärda belopp. Vi hafva nyligen fått från Kungl. Maj:et mottaga en proposition, där en kommun anhållit att få från en statens egendom förvärfva ett jordområde för anläggande af kyrkogård, men där har fastslagits ett pris af icke mindre än 2,500 kronor för ett halft hektar. I jämförelse härmed kan man väl näppeligen säga, att några särskilda tvingande omständigheter förefinnas, som skulle kunna berättiga Trollhätte kommun att erhålla den ifrågavarande tomten å Toppön för ett sådant obetydligt pris eller så godt som för intet.

Från statsrådsbanken uttalades, att staten skulle äga en viss skyldighet att gifva ersättning åt kommunen därför, att staten icke kommer att betala skatt för den egendom, den förvärfvat vid Trollhättan. Detta kan visserligen vara sant, men denna ersättning synes mig Riksdagen — åtminstone Andra Kammaren — redan hafva gifvit genom sitt bifall till statsutskottets hemställan i nästföregående utlåtandet n:o 104, däri utskottet tillstyrkt ett bidrag till Trollhätte kommun af 100,000 kronor till anläggning af aflopps- och vattenledningar m. m. inom Trollhättan. Jag tror, sålunda, herr talman, att icke tillräckliga skäl finnas för bifall till Kungl. Maj:ts proposition, utan vågar jag anhålla om kammarens bifall till utskottets förslag.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad samt herr talmannen framställt proposition å de därunder gjorda yrkandena, biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 8.

Härefter föredrogos hvarterda för sig och blefvo af kammaren godkända statsutskottets utlåtanden:

n:o 106, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtelse till Trollhättans kommun af vissa områden för utläggning af gator och allmänna platser i Trollhättan m. m.; och

n:o 107, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående ställande af viss kronoegendom under förvaltning af styrelsen för Trollhätte kanal- och vattenverk.

§ 9.

Å föredragningslistan fanns häruppå uppfördt statsutskottets utlåtande n:o 108, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående

Ang. försäljning af ett jordområde.

Ang. försäljning af ett jordområde.

(Forts.)

ende försäljning af ett till kronolägenheten Barnabro n:o 1 i Hallands län hörande område.

I en till Riksdagen aflåten, till statsutskottets förberedande behandling öfverlämnad proposition af den 30 december 1905 hade Kungl. Maj:t, under återopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver jordbruksärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen medgifva,

dels att ett till kronolägenheten Barnabro n:o 1 i Lindbergs socken och Himle härad af Hallands län hörande, å en af kommissionslandtmätaren L. H. B. Danielson år 1904 öfver egendomen upprättad karta under ägofigurerna n:is 34 och 35 upptaget område måtte från egendomen afsöndras och till skogsvårdsstyrelsen inom Hallands läns landstingsområde mot en köpeskilling af 1,320 kronor, att betalas senast vid tillträdet den 14 mars 1907, försäljas under förbehåll om rätt för nuvarande innehafvaren af den lägenhet, som utgjordes af ägofiguren n:o 34, eller Lilla Perslyckan, att under sin listid afgiftsfritt bebo och bruka samma lägenhet, dels ock att berörda köpeskilling måtte på samma sätt som köpeskillingarna för försålda mindre kronoegendomar, användas till inköp för kronans räkning af skogbärande eller till skogsodling tjänlig mark.

Utskottet hemställde emellertid, att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke måtte af Riksdagen bifallas.

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, lämnades på begäran ordet till

Herr Svensson i Skyllberg: Herr talman! Då ett godkännande af statsutskottets motivering för dess hemställan om afslag å Kungl. Maj:ts framställning, synes mig ägnad att skada skogsvårdsstyrelsernas framtida verksamhet, ber jag att få med några ord protestera mot detta utskottets uttalande. Det vore skadligt, om man skulle förbjuda skogsvårdsstyrelserna att under alla förhållanden och hvilka omständigheter som helst förvärfva fast egendom. Det är ganska svårt för dessa styrelser att med aftalens framtida bestånd få arrendera lämpliga fastigheter till plantskolor och ännu svårare till fröklängningsanstalter. Önskemålet är ju, att skogsvårdsstyrelserna skola kunna i största möjliga utsträckning tillhandahålla skogsägarna så godt frö som möjligt, och för att kunna göra detta måste styrelserna anlägga fröklängningsanstalter. För detta ändamål åter måste de förfoga öfver lämpliga anläggnings- och byggnadstomter. Vi behöfva icke befara, att det här gäller en större sak, eller att missbruk från skogsvårdsstyrelsernas sida kommer att äga rum, ty kontrollen är tillräckligt stark, och de medel, som styrelserna ha till sitt förfogande, så relativt obetydliga, att missbruk eller större vådor för staten icke kunna väntas.

Herr talman, jag har härmed velat protestera mot statsutskottets skäl för dess hemställan om afslag å Kungl. Maj:ts proposition och framhålla, att det bör stå i skogsvårdsstyrelsernas makt

att, då de finna det lämpligt och nödigt, med de medel, som de hafva att förfoga öfver, inköpa tomter för ett eller annat ändamål såsom t. ex. plantskolor och fröklängningsanstalter. Jag har för närvarande icke något yrkande.

Ang. försäljning af ett jordområde.
(Forts.)

Vidare anförde:

Chefen för jordbruksdepartementet, herr statsrådet Tamm: Orsaken, hvarför Kungl. Maj:t framlagt denna proposition, är just densamma, som statsutskottet pekat på, eller att Kungl. Maj:t ville hafva ett principuttalande af Riksdagen, huruvida skogsvårdsstyrelser finge besitta fast egendom eller icke. Jag tror för min del, att det hade varit lyckligt, om Riksdagens principuttalande gått i en motsatt riktning mot hvad statsutskottet föreslagit just på de skäl, som af den siste ärade talaren framhållits. Men då här, som jag började med att säga, endast är fråga om att få en princip fastslagen, vågar jag icke uttala någon förhoppning, att kammaren skall fatta beslut i strid mot det enhälliga utskottets hemställan, huru önskligt detta än varit ur skogsvårdssynpunkt.

Herr Hellman: Såsom tillägg till hvad den siste ärade talaren anförde ber jag att få fästa uppmärksamheten på några i detta fall inverkan omständigheter.

Det har af den föregående talaren redan påpekats, huru viktigt det är, att skogsvårdsstyrelserna kunna få förvärfva sådana fastigheter, som äro behöfliga för dem för utöfvandet af den gagnande verksamhet, som de äro afsedda att utföra. Hvad särskildt Halland beträffar och denna jordbit vid Barnabro, så är förhållandet det, att inom Hallands län fanns förut en af hushållningssällskapet tillsatt skogskommitté, och till dennas förfogande ställdes såväl af landstinget som af hushållningssällskapet medel till att främja skogshushållningen inom länet. Denna skogskommitté hade för att anskaffa plantor särskildt för skogsodling måst anlägga egna plantskolor, då det visat sig omöjligt att eljest få dugliga plantor. Af dessa plantskolor äro två förlagda på statens egendom, den ena på kungsladugården vid Laholm och den andra vid Barnabro i norra Halland. Den i södra delen af länet anlagda användes numera mest för uppdragande af fruktträd, men den i närheten af Varberg särskildt för uppdragande af skogsplantor. När nu lagen om skydd och vård af enskilda skogar tillkom och skogsvårdsstyrelse första gången tillsattes, ansågs det af de ledande männen i länet, att det skulle vara onödigt att hafva två sorters styrelser för främjande af skogsvården i länet, dels skogsvårdsstyrelsen och dels den gamla kommittén, hvarför landstinget och hushållningssällskapet anslogo de medel, som förut förvaltats af den s. k. skogskommittén, till skogsvårdsstyrelsens förfogande. Således uppbär skogsvårdsstyrelsen i närvarande stund 15,000 kronor för skogsodlingens befrämjande inom länet. Den

Ang. försäljning af ett jordområde.
(Forts.)

fick likaledes öfvertaga alla af hushållningssällskapet och landstinget bekostade anläggningar för skogsodlingen och de plantskolor, som där funnos. Denna lilla kronolägenhet hör emellertid till de mindre kronolägenheter, hvilka enligt Riksdagens beslut skola försäljas, när den löpande arrendeperioden utgår. Vid den hållna saluvärderingen, hvilken förrättats af domänintendenten med biträde af värderingsmän — för öfrigt vill jag säga, att jag var en af värderingsmännen vid detta tillfälle, och jag känner därför väl till denna sak — framkom förslag om styckning af egendomen, för den händelse egnahem möjligen kunde bildas. Vi hafva föreslagit två lägenheter där, och detta förslag är af vederbörande myndighet godkändt. Vidare föreslago vi, att den jordbit, hvarå plantskolan var anlagd, skulle af skogsvårdsstyrelsen få inköpas.

Skulle nu Riksdagen genom ett bifall till hvad statsutskottet i denna del tillstyrkt förhindra detta, så blir följden den, att denna jordbit icke, såvidt jag kan förstå, på något sätt kan räddas, då hela egendomen skall försäljas för att tillträdas nästa mars 1907. Således kommer denna jordbit att försäljas tillsammans med den öfriga egendomen, då denna icke är en sådan som staten behöfver eller behåller för vidare utarrendering. Då stryker äfven plantskolan med, hvilket således blir en direkt förlust för plantornas skull. Men hvad som i alla händelser är obehagligt och för skogsvårdsstyrelsen hinderligt vid främjandet af skogsodlingen inom länet, är att det dröjer länge, innan styrelsen hinner få en sådan plantskola i gång och särskildt i denna trakt, som ligger ganska bra till; den är lätt tillgänglig för skogsplantörerna, af hvilka den ena är bosatt där.

För öfrigt ligger äfven en bostad på detta område. Det är ett gammalt folk, som bott där länge, och det ingår i villkoren, att dessa skola få bo kvar i stugan, man och hustru, utan några afgifter. Huru detta skall ställa sig, om det hela skall försäljas, förstår jag icke. Men hvad som måste blifva följden af en sådan principals fastslående är, att icke skogsvårdsstyrelsen kan få förvärfa så mycket jord, som behöfves för anläggande af plantskolor. Då få väl landsting och hushållningssällskap återtaga sitt anslag till skogsvårdsstyrelsen och sätta till sin gamla skogskommitté igen för att få använda egna medel till skogsvårdens befrämjande inom vårt län.

Skogsvårdsstyrelsen har icke hos oss så stor fiskalisk betydelse; ty det finnes icke någon nämnvärd skog, utan det gäller att skapa skog. Därför är det särskildt af behovvet påkalladt, att skogsvårdsstyrelsen har egna och lämpliga plantskolor.

För öfrigt synes det mig, att utskottet i sitt uttalande något litet sväfvat på målet, och det ger mig ökad mod att tala för Kungl. Maj:ts förslag. Utskottet säger, att »det synes dem», och så »tro de icke, att det möter hinder för Hallands läns skogsvård» att finna andra utvägar. Detta möter dock för närvarande

åtskilliga svårigheter. Jag yrkar bifall till hvad Kungl. Maj:t föreslagit.

Ang. försäljning af ett jordområde.

(Forts.)

Häruti instämde herrar *Olsson* i Tyllered och *Kronlund*.

Herr *Nyländer*: Såsom herrarne finna af detta betänkande, har utskottet icke ansett sig kunna tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag. Skogsvårdsstyrelse läser nämligen med de bestämmelser, som för närvarande gälla, icke vara berättigad att förvärfva fast egendom. Skulle det emellertid visa sig vara af behofvet påkalladt, att ett dylikt berättigande blifver skogsvårdsstyrelse lämnadt, torde det naturligaste och riktigaste vara, att ändrade bestämmelser uti ifrågavarande hänseende meddelas, innan nu ifrågavarande och därmed likartade försäljningar komma till stånd.

Emellertid har utskottet ingalunda velat bereda skogsvårdsstyrelsen i Hallands län några svårigheter, utan man har tänkt sig att, då en försäljning nu icke borde ifrågakomma, Kungl. Maj:t skulle äga rättighet att ånyo under någon tid utarrendera denna egendom, så att skogsvårdsstyrelsen i Hallands län fortfarande kunde få arrendera det område, hvarom nu är fråga. Då, såsom herr statsrådet nämnde, det här endast gäller ett principuttalande och utskottet varit enhälligt rörande sin mening i denna sak, skall jag, herr talman, anhålla att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr *Kronlund*: För min del anser jag, att det vore i hög grad olyckligt, om kammaren bifölle statsutskottets föreliggande förslag och därigenom gjorde ett principuttalande, som vore totalt stridande mot förefintliga önsknings i afseende å skogsvården. Det skulle säkerligen, såsom herr *Hellman* redan påpekat, skapa en dualism på skogsskötselns område, om, såsom på många ställen inträffat, landstingen, för att upprätta plantskolor och skaffa jord för detta ändamål, inrättade en särskild skogsvårdskommitté vid sidan af skogsvårdsstyrelsen, som har en officiell karaktär. Detta vore i intet afseende förmånligt, billigt eller ändamålsenligt.

Nu har utskottet framhållit den betänkligheten, att skogsvårdsstyrelse icke vore berättigad att förvärfva fast egendom och erhålla lagfart. En sådan praxis har nog förut ganska strängt tillämpats, men den har på senare tiden slagit om, så att man numera är ytterst liberal i afseende å tolkningen af gällande bestämmelser i fråga om rätt för juridiska personer att förvärfva fast egendom, och min öfvertygelse är, att icke någon domstol skulle vägra lagfart å ett sådant fång, hvarom här är fråga. Här gäller det en styrelse, som består af medlemmar, hvilkas val är så noggrant och detaljeradt bestämdt, att någon villrådighet icke kan göra sig gällande.

Ang. försälj-
ning af ett
jordområde.

(Forts.)

Det är på dessa grunder, herr talman, som jag anhåller att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Herr Jansson i Djursåtra: Att ändamålet och afsikten med det föreliggande kungl. förslaget varit godt, därom torde icke vara något tvifvel, men meningarna kunna dock vara delade om huruvida enligt svensk lag skogsvårdsstyrelse kan anses befogad att köpa fast egendom. Vi veta ju, att lagen angående ekonomiska föreningar icke upptager skogsvårdsstyrelser bland de korporationer, som äro berättigade att förvärfva fastigheter. Vill Kungl. Maj:t nu bereda skogsvårdsstyrelser en sådan rätt, är väl rättaste vägen att ändra lagen angående ekonomiska föreningars rätt att förvärfva fast egendom, men icke att Riksdagen i strid mot gällande lag beslutar, att skogsvårdsstyrelse skall få inköpa fast egendom. Vore det fråga om landsting, som skulle köpa sådan egendom, skulle jag för min del anse, att det nog ginge för sig, men en skogsvårdsstyrelse kan icke göra det, då vederbörande landsting icke lämnat särskildt uppdrag. En skogsvårdsstyrelse är enligt min mening något som liksom hänger i luften, då det är fråga om att för egen räkning förvärfva fastighet.

Då jag sålunda anser, att Riksdagen icke kan slå in på en sådan princip utan att ändra lagen, skall jag anhålla att få yrka bifall till utskottets förslag.

Öfverläggningen var härmed slutad. I öfverenstämmelse med de yrkanden, som under öfverläggningen framstälts, gaf herr talmannen proposition dels på bifall till utskottets hemställan dels ock på afslag å berörda hemställan och bifall i stället till Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning; och förklarade herr talmannen sig anse den förstnämnda propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl, i anledning hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs en så lydande voteringsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande n:o 108, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren med afslag å utskottets berörda hemställan bifallit Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

Omröstningen utföll med 128 ja mot 60 nej; och hade kammaren alltså bifallit utskottets hemställan.

§ 10.

Herr statsrådet m. m. *J. E. Biesert* aflämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

angående efterskänkande af kronans rätt till danaarf efter skräddaren Frans Gustaf Oscar Petersson;

med förslag till ändring i nådiga förordningen den 9 juni 1905 angående försäljning af vin och öl; samt

angående ändring af § 4 i förordningen den 2 december 1892 angående bevillningsafgifter för särskilda förmåner och rättigheter.

Kammaren beslöt att af ifrågavarande propositioner hänvisa den först nämnda till statsutskottet, den därnäst upptagna till lagutskottet och den tredje till bevillningsutskottet.

§ 11.

Upplästes ett till kammaren inkommet sjukbetyg, så lydande:

Att herr borgmästaren S. Neiglick på grund af sjukdom (Bronchitis) är förhindrad att delta i Riksdagens arbete, intygas.

Stockholm den 6 maj 1906.

Johan Ek,
leg. läkare.

§ 12.

Statsutskottets härefter föredragna utlåtande n:o 109, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående afstående af kronans rätt till den så kallade Fidgevången invid Falsterbo, blef af kammaren godkänt.

§ 13.

Härefter förelåg till afgörande statsutskottets utlåtande n:o 110, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af vissa delar af kronoparken Österåker i Stockholms län.

I en till Riksdagen aflåten proposition af den 30 sistlidne mars hade Kungl. Maj:t, under åberopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver jordbruksärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att medgifva,

ej mindre att dels i statsrådsprotokollet angifven del af hemmanet 2 mantal Aby, dels ock hemmanet 1 mantal Solberga jämte i nämnda protokoll omförmäld del af hemmanet 2 mantal Singö, samtliga fastigheter belägna i Österåkers socken och Åkers skeppslag af Stockholms län, måtte i två särskilda lotter från kronoparken Österåker afskiljas och under de i kungl. brefvet den 29 maj 1874 stadgade villkor å offentlig auktion till den högstbjudande försäljas med tillträdesrätt för köpare den 14 mars 1907 och under

Ang. försäljning af vissa delar af kronoparken Österåker.

Ang. försälj-
ning af vissa
delar af
kronoparken
Österåker.
(Forts.)

förbehåll om fortfarande bestånd af ett den 25 oktober 1872 upprättadt kontrakt om tomtupplåtelse;

än äfven att de medel, som genom ifrågavarande försäljningar inflöte, måtte, på samma sätt som köpeskillingarna för försålda mindre kronoegendomar, användas till inköp för kronans räkning af skogbärande eller till skogsodling tjänlig mark.

Utskottet hemställde, att ifrågavarande proposition måtte vinna Riksdagens bifall.

Efter föredragning af utskottets hemställan yttrade

Herr Thorsson: Herr talman, mina herrar! Af det nu föreliggande statsutskottsbetänkandet framgår, att den föreslagna försäljningen af ifrågavarande jord är ett afskiljande af inägor från jord, hvilken staten för några år sedan inköpt, och därmed grundat Österåkers kronopark. Man finner äfven af redogörelsen för detta ärende, att på dessa inägor, hvilka för närvarande äro utarrenderade, finnas två mindre lägenheter, den ena innefattande 14,000 kvadratalnar, hvilken innehafvaren under en tid af femtio år arrenderat af den ägare, som ägde jorden förr än staten inköpte densamma. Vidare har denne lägenhetsinnehafvare af den ena af de nu till försäljning föreslagna hemmansdelarna på arrende innehaft ett område af 1 hektar 48 ar. Den ene lägenhetsinnehafvaren skulle således för närvarande hafva brukningsrätt till omkring 4 tunnland jord och den andre till omkring 15 tunnland jord.

Nu föreligger här förslag om försäljning af staten tillhörig jord. Då komma de personer, som förberedt detta ärende, och säga, att försäljningen af ifrågavarande jord icke kan ske på ett ändamålsenligt sätt, utan att dessa båda lägenhetsinnehafvare måste frånträda sina små lägenheter och nämnda lägenheter läggas till själfva hemmansdelarna. Enligt det förslag, som ligger till grund för framställningen i ämnet, skulle den ena hemmansdelen omfatta 110 hektar och den andra 226 hektar. Nu hafva uppskattningsmännen, såsom jag förut antydt, ansett de omnämnda smålägenheterna icke kunna med fördel för sig brukas utan böra medfölja köpet af hemmansdelarna. Jag är icke fullt inne i denna tankegång. Till den första hemmansdelen, Åby, hör icke mindre än 75 tunnland åkerjord och 30 tunnland ängsmark, och det förefaller mig besynnerligt, om detta skulle vara det minimum, som en jordbrukare behöfver för att idka ett någorlunda rationellt jordbruk, äfven om vi befinna oss i Stockholms län. Den andra hemmansdelen skulle innehålla 127 tunnland åkerjord och 17 tunnland ängsmark. Äfven här och i än högre grad förefaller det mig besynnerligt, att man kan anse det vara skadligt för den nya ägaren till hemmansdelen, att dessa båda smålägenheter bibehållas såsom sådana.

Jag trodde, att man menade något allvar med talet om att grunda egna hem. Här hafva uppskattningsmännen föreslagit, att man skall afhysa två mindre egna hem och skapa två större sådana. Jag kan icke fatta och förstå denna tankegång. Lyckligare hade

det varit, om man vid förslaget uppgörande utgått från den förut-sättningen, att exempelvis 15 à 20 tunnland skulle kunna föda en familj, och sönderstyckat de nu ifrågavarande områdena i enlighet härmed för att på detta sätt bereda flera egna hem.

Då jag tror, att, när staten skall afhända sig sin jord, det är den lyckligaste lösningen att man på densamma bereder tillfälle till så många familjers underhåll som möjligt, kan jag alldeles icke vara med om den nu föreslagna afsöndringen från kronoparken Österåker. Jag tager mig därför, herr talman, friheten yrka afslag å hela detta förslag, på det att de utredande myndigheterna måtte sättas i tillfälle företaga ny undersökning, huruvida det icke äfven för uppskattningsmännen i Stockholms län skulle kunna blifva klart, att en människa kan existera på en mindre jordareal än här ifrågasatts, och att den föreslagna sönderstyckningen af kronoparken Österåker måtte verkställas efter andra grunder än dem, från hvilka man här utgått.

Vi hörde för en stund sedan en representant från Halland, som sade sig tillhöra en dylik värderingskommitté, omnämna, att kommittén, då den gått i författning om att uppskatta och värdera en statens egendom, tagit hänsyn till de egna hemmen och sönderstyckat berörda domän. Kan man taga hänsyn till de små lägenhetsinnehafvarne, då det gäller domäner, som gifva mindre afkastning än 5 à 600 kronor, så förstår jag icke, hvarför man icke kan bygga på samma princip, då det gäller domäner, som afkasta större belopp. Det är ju ingen trängande nödvändighet att afstå från ifrågavarande jordbruksegendomar, då de gifva i årligt arrende den ena 650 kronor och den andra 1,850 kronor. Domänstyrelsen har särskildt framhållit, att å den ena egendomen behöfva verkställas en del nybyggnader, hvilket anges vara det hufvudsakligaste skälet till att staten nu skulle afhända sig dessa jordområden. Men om också staten verkligen skulle behöfva offra något litet på underhåll af dessa byggnader en tid framåt, föreställer jag mig, att staten skall hafva större fördel af att ifrågavarande jordegendomar sönderstyckas till ett flertal egna hem, än att de försäljas på sätt nu föreslagits.

På grund af hvad jag sålunda anfört, tillåter jag mig, herr talman, att yrka afslag å det föreliggande förslaget, med tanke på att man, om ingenting annat hjälper, bör utarrendera egendomarna ännu en tid och under tiden företaga undersökningar rörande deras uppdelande till flera jordbrukslägenheter, ty ännu är väl icke den tanken förhärskande i vårt land, att så stor jordareal erfordras för att en människa skall kunna lefva af jordbruk.

Herr Nilsson i Skärhus: Jag skulle för min del kunna instämma med herr Thorsson, om det låte sig göra att från de hemman, som nu skola försäljas, afskilja ifrågavarande lägenheter, ty det kunde ju hända, att ifrågavarande torplägenheter låge inne i planen, så att de svårligen utan skada för det hela kunde afskiljas, hvilket förhållande jag hoppas att statsutskottet tagit hänsyn till.

Ang. försälj-
ning af vissa
delar af
kronoparken
Österåker.
(Forts.)

Hvad jag emellertid särskildt vill framhålla, är önskvärdheten af att domänstyrelsen måtte tillse, att sådana områden af kronoparkerna eller annan staten tillhörig jord, som lämpligen kunna utarrenderas till småbrukare, måtte i så stor utsträckning som möjligt sålunda utarrenderas. Domänstyrelsen behöfver därvid icke låta afskräcka sig af de byggnadsföretag, som kunna blifva erforderliga på grund af upplåtelseerna. Arrendatorerna draga nog försorg om att lägenheterna blifva bebyggda, blott arrendevillkoren blifva sådana, att de äro acceptabla. När staten skall bygga, blifva kostnaderna alltid oerhördt stora. Det var för någon tid sedan fråga om att all till en kronopark hörande jord — däribland den bästa åkerjord, som kan finnas — skulle utläggas till skogsplantering. Då gjorde jag för min del en framställning till domänstyrelsen, att vederbörande arrendatorer själfva skulle få rätt att uppföra de byggnader, som vore erforderliga. Skulle nämligen staten själf hafva uppfört byggnaderna, skulle kostnaden hafva blifvit så hög, att en hel arrendeperiod utgått för dess gäldande. Nu kunde åter arrendatorerna betala ungefär samma arrende och likväl själfva uppföra byggnaderna. Det har bevisats, att dylikt gått utmärkt bra.

Jag anser, att det vore önskvärdt, om domänstyrelsen utarrenderade sådana för jordbruk lämpliga mindre jordområden, som icke äro alldeles nödvändiga för skogsodling, och därvid låte arrendatorerna själfva uppföra byggnaderna. Detta kommer att gå mycket bra, och vi skola på sådant sätt kunna åstadkomma en hel mängd egna hem.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr Thorsson: Såvidt jag fattat utskottets utlåtande riktigt, är det icke fråga om att staten nu skall uppköpa någon jord, utan frågan gäller att från åtskilliga fastigheter, hvilka staten jämlikt nädligt bref den 4 maj 1900 för en köpeskilling af 150,000 kronor inköpt i Österåkers socken och Akers skeppslag af Stockholms län, afsöndra två jordområden, som innefatta det ena 110 hektar och det andra 226 hektar. Härvid hafva, såsom jag förut erinrat, uppskattningsmännen ansett, att lägenheterna Lovisedal och Grindtorp icke kunna utan skada fränskiljas, samt på grund däraf hemställt, att ifrågavarande områden måtte försäljas i ett sammanhang. Det är denna princip, mot hvilken jag opponerat mig. Om den skulle tillämpas, hur skall det då gå med bildandet af egna hem? Staten anslår 10,000,000 kronor för understöd till bildandet af egna hem, men när staten har ett jordområde, som enligt allt sundt förnuft synes vara ägnadt att bilda egna hem, då komma statens undersökande myndigheter, statens uppskattningsmän och säga: häraf kan icke bildas egna hem; det skulle lända till skada för det stora jordbruket. Detta är en tankegång, som jag icke kan följa. Jag känner icke det ringaste till, huruvida några sidoinflytelser här gjort sig gällande, och detta är för mig likgiltigt. Men hvad som förefaller mig vara hufvudsaken, är, att den lagstiftande församlingen icke skall lämna sin medverkan

till sådant. Därför vidhåller jag mitt yrkande. Jag hyser den uppfattningen, att staten icke skall förlora något på att ännu några år utarrendera ifrågakvarande områden för att därunder kunna bringa hela frågan på rätt bog.

Ang. försäljning af vissa delar af kronoparken Österåker.
(Forts.)

Herr Nyländer: De uppskattnings- och värderingsmän, som på platsen uppgjort förslag till försäljning af ifrågakvarande områden, hafva enhälligt varit af den meningen, att dessa lägenheter, Lovisedal och Grindtorp, icke kunna utan olägenhet skiljas från de områden, som skulle försälas. Vidare hafva såväl Konungens befallningshafvande, som ju är väl bekant med förhållandena i orten, som ock vederbörande öfverjägmästare och domänstyrelsen varit af samma mening; och af hvad utskottet inhämtat af tillgängliga handlingar och kartor har äfven utskottet funnit, att de nämnda lägenheterna äro så belägna, att de icke utan svårighet kunna skiljas från de till försäljning föreslagna områdena. Det är därför, som utskottet icke haft någon särskild anledning att afstyrka förslaget, och jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Thorsson: Den siste ärade talaren, som försvarade utskottets uppfattning, angaf icke närmare, hvari olägenheterna egentligen skulle bestå. Den uppfattning härutinnan, som uppskattningsmännen tyckas hafva haft, var ju ihjälslagen redan innan de börjat sitt arbete, ty då dels en lägenhet på fyra tunnland och dels en lägenhet på femton tunnland hittills kunnat existera, så gifver detta vid handen, att dessa lägenheter äfven hädanefter skola kunna det.

Jag vidhåller mitt yrkande.

Herr Åkerlund: Jag instämmer med herr Thorsson i hans yrkande. Det är synnerligen lämpligt, att kammaren fattar beslut i öfverensstämmelse med detta yrkande, då därigenom skulle främjas ett syfte, som ligger Riksdagen om hjärtat, nämligen egnehemsidéns utveckling inom den ort, där dessa områden äro belägna. Jag anser det så mycket viktigare, att staten tager denna sak i sin hand, som de allra flesta större hemman, hvilka säljas i dessa bygder, bruka komma i jobbarehänder för att därefter i smålotter till oskäliga pris afyttras till arbetare, och detta är ett sätt att gynna arbetarnes egnehemsrörelse, som jag icke kan vara med om.

Jag hemställer därför om bifall till herr Thorssons yrkande.

I detta anförande instämde herrar *Ericsson* i Alberga, *Pettersson* i Södertälje, *Lundin*, *Lindhagen* och *Beckman* i Djursholm.

Herr Sandquist: Då denna fråga mycket nära sammanhänger med en motion, som jag tillätit mig väcka inom denna kammare och som för icke många dagar sedan rönte en ganska stor tillslut-

Ang. försäljning af vissa delar af kronoparken Österåker.
(Forts.)

ning, då den bifölls med 115 röster mot, efter hvad jag vill minnas, 57 röster, och då jag med den motionen afsåg just att förhindra en enligt mitt förmenande godtycklig försäljning af kronoegendomarna till stort men för egnahemsidén, föranlåtes jag nu att i öfverensstämmelse med berörda motion, och hvilken motion, såsom sagdt, rönt stor tillslutning inom kammaren, yrka afslag å statsutskottets hemställan.

Härmed förklarades öfverläggningen slutad. Därunder hade yrkats dels bifall till utskottets hemställan, dels ock afslag å såväl berörda hemställan som Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning. Herr talmannen, som nu framställde proposition å dessa yrkanden, fann den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Som votering emellertid begärdes, blef nu uppsatt, justerad och anslagen denna voteringsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande n:o 110, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren afslagit utskottets berörda hemställan och Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

Voteringen utvisade 48 ja, men 139 nej, hvadan kammaren fattat beslut i öfverensstämmelse med nej-propositionens innehåll.

§ 14.

Föredrogos hvart för sig och blefvo af kammaren godkända statsutskottets utlåtanden:

n:o 111, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående utbyte af mark från Älfkarleby kungsgård i Uppsala län mot viss Söderfors bruks aktiebolag tillhörig jord;

n:o 112, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af förut till löningsjordar anslagna lotter under förra kungsladugården Ladugårdsgärdet i Östergötlands län;

n:o 113, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af vissa till förra hospitalshemmanet $\frac{3}{4}$ mantal Växjö hospitalsgård i Kronobergs län hörande områden;

n:o 114, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af förra länsmansbostället Husby n:o 4 med därtill hörande lägenheten Mörtnekärret n:o 1 i Östergötlands län;

n:o 115, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af ett till kungsladugården Skälby i Kalmar län hörande område;

n:o 116, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af två till förra militiebostället ²⁹/₄₈ mantal Stenkelösa n:is 1, 2, 3 och 6 i Malmöhus län hörande lägenheter;

n:o 117, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af vissa delar af kungsladugården Åskloster n:o 1 i Hallands län; samt

n:o 118, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af till förra häradsskrifvarbostället I mantal Östanbro n:o 3 och förra kronofogdebostället 1 mantal Östanbro n:o 4 i Västmanlands län hörande jordområden.

§ 15.

Hans excellens herr statsministern m. m. *K. A. Staaff* aflämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

med förslag till lag om vissa ändringar i 8 och 10 kapitlen strafflagen och till lag om ändrad lydelse af 77 § strafflagen för krigsmakten den 7 oktober 1881;

med förslag till lag om förbud för krigsmenskap att delta i vissa sammankomster; samt

med förslag till ändrad lydelse af § 1 mom. 10, § 3 mom 7, § 4 mom. 1, 2 och 4 tryckfrihetsförordningen äfvensom till införande i sistnämnda § af ett tillagdt mom. 12.

Af dessa propositioner hänvisades de två först nämnda till lagutskottet och den sist nämnda till konstitutionsutskottet.

§ 16.

Sammanatta stats- och lagutskottets häruppå föredragna memorial, n:o 9, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande utskottets utlåtande n:o 4 öfver dels Kungl. Maj:ts proposition angående lönereglering för lärare vid folkskolor m. m., dels ock nio med föranledande af propositionen väckta motioner, blef af kammaren godkändt.

§ 17.

Därnäst i ordningen fanns å föredragningslistan upptaget Andra Kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, n:o 11, angående motion af herr *S. T. Palme* m. fl. om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående revision af taxa för befordran af personer och resgods å statens järnvägar. *Ang. revision af statens järnvägars person- och resogdstaxa.*

I en till utskottets behandling öfverlämnad motion, n:o 40, af herr *S. T. Palme* jämte sjuttiofyra andra ledamöter af Andra Kammaren hade föreslagits, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t ville anhålla, att Kungl. Maj:t dels i det syfte, i motiveeringen närmare angifvits, så snart som möjligt täcktes låta verkställa förnyad utredning angående taxa för befordran af personer

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resgodstaxa.

(Forts.)

och resgods å statens järnvägar, dels, innan sådan taxa utfärdades, behagade öfver det uppgjorda förslaget höra sådana korporationer och institutioner, som kunde anses sakkunnigt representera handel och näringar, dels ock ville, intill dess att sagda utredning blifvit fullbordad, ur gällande kraft försätta stadgandena om särskilda snälltägsafgifter och om höjning af afgifterna för resgods och sofvagnsbiljetter äfvensom bestämma, att partibiljettsrayonen utsträcktes, att månadsbiljetterna erhöles lämplig reduktion samt att frivikt infördes för resgods vid begagnandet af månads- eller partibiljetter.

Utskottet hemställde, att Andra Kammaren måtte i anledning af den af herr S. T. Palme m. fl. väckta motionen för sin del besluta:

1:o) att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhölle, det Kungl. Maj:t

a) dels täcktes låta företaga förnyad utredning angående afgifterna för befordran af personer och resgods å statens järnvägar samt med ledning af denna utredning vidtaga de åtgärder, som därpå kunde föranledas;

b) dels, innan ny taxa utfärdades, behagade öfver det uppgjorda förslaget höra sådana korporationer och institutioner, som kunde anses sakkunnigt representera handel och näringar;

c) dels ville, intill dess att sagda utredning blifvit fullbordad, ur gällande kraft försätta stadgandet om höjning af afgifterna för resgods;

d) dels ock ville, intill dess att sagda utredning blifvit fullbordad, nedsätta snälltägsafgifterna för afstånd t. o. m. 72 km. till 50 öre i III kl., 75 öre i II kl. och kr. 1: 25 i I kl.; äfvensom

2:o) att motionärernas yrkanden, att intill dess att sagda utredning blifvit fullbordad, måtte ur gällande kraft försättas stadgandena om

a) höjning af afgifterna för sofvagnsbiljetter;

b) inskränkning af partibiljettrayonen;

c) höjning af afgifterna för månadsbiljetter; samt

d) borttagande af rättigheten till beräkning af frivikt för resgods vid begagnandet af månads- eller partibiljetter, icke måtte till någon kammarens åtgärd föranleda.

Vid utlåtandet hade emellertid fogats reservationer af

herr *Wallenberg*, som ansett, att utskottet bort i punkten 1:o) mom. d) hemställa, att motionärernas yrkande, att, intill dess utredningen blifvit fullbordad, stadgandet om särskild snälltägsafgift måtte försättas ur gällande kraft, icke måtte till någon kammarens åtgärd föranleda;

herr *Bergendahl*, hvilken ansett, att utskottet bort hemställa, att Andra Kammaren ville i anledning af ifrågavarande motion för sin del besluta,

1:o) att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhölle, det täcktes Kungl. Maj:t taga i öfvervägande: *Ang. revision af statens järnvägars person- och resegodstaxa.*

a) dels huruvida i fråga om bestämmelserna rörande snälltågsafgifter och afgifter för resgods, rörande prisen på flermånadsbiljetter och rätten att göra afbrott i resa, rörande kupongbiljetter och rätt för innehafvare af månads- och partibiljetter att afgiftsfritt medföra resgods ändring kunde vidtagas i de afseenden, som i utskottets betänkande sades;

b) dels huruvida, intill dess nya bestämmelser i de afseenden, hvarom i mom. a) förmåltes, blifvit utfärdade, afgifterna för begagnande af snälltåg kunde nedsättas till 50 öre för 3:e, 75 öre för 2:a och 1: 25 kr. för 1:a klass för afstånd till och med 72 kilometer;

c) dels huruvida, intill dess nya bestämmelser i de afseenden, hvarom i mom. a) förmåltes, blifvit utfärdade, afgifterna för resgods kunde fastställas att utgå med belopp, motsvarande dem, som varit gällande före tillämpningen af nuvarande taxa; äfvensom

2:o) att hvad motionärerna i öfrigt hemställt angående ändring uti ifrågavarande taxa icke måtte till någon Andra Kammarens åtgärd föranleda;

herrar *Röing*, *Jesperson* och *Janson* i Bråten, som instämt i den af herr Bergendahl i hans reservation gjorda hemställan under 1:o), mom. a), samt

herr *Röing* mot vissa delar af motiveringen.

Sedan till en början utskottets hemställan i *punkten 1:o) mom. a)* föredragits, begärdes ordet af

Herr Bergendahl: Herr talman, mina herrar! Det betänkande, som förelagts kammaren, är så innehållsrikt, så digert, att man nästan måste hysa medkänsla för alla dem, som skola genomläsa detsamma under dessa dagar af brådska. Men det synes mig, som om betänkandet innehölle så mycket beaktansvärdt, ja, så mycket af beständande värde, att det är väl förtjänt att taga del af. Oaktadt jag nu uttalar detta, har jag dock icke kunnat undgå att taga afstånd ifrån den mening, som utskottets majoritet i visst afseende omfattat.

Såsom af betänkandet synes, hafva motionärerna hemställt om en ny utredning rörande nuvarande tariffbestämmelser och om utfärdandet af en ny taxa med anledning af denna utredning. Äfven utskottsmajoriteten har begärt en ny utredning och nya bestämmelser. Formellt sedt sammanfalla ju dessa båda hemställanden; men när man ser på innebörden i hvad på hvardera sidan yrkats, så finner man, huru motionen och utskottets hemställan gå i sår. Innebörden är af mycket olika beskaffenhet. Motionärerna hafva ansett, att den medeltalsberäkning, som ligger till grund för de fastställda afgifterna, icke är tillfredsställande, därför att till grund för denna beräkning lagts förhållandena under ett mycket

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.
(Forts.)

ogynnsamt år, nämligen 1901, då driftkostnaden var onaturligt hög, och likalades därför att vid självkostnadernas bestämmande tagits hänsyn till de dryga självkostnaderna för järnvägarna norr om Storvik. Utskottet åter synes anse, att grundpriset blifvit satt för lågt och att beräkningarna icke hvilat på fullt hållbara grunder. Motionärernas framställning går således ut på en revision med lägre afgifter; utskottet synes däremot gå ut på en revision uppåt och således med högre afgifter. Hvilket är nu det rätta, kan man fråga? Det kan hända, att den nuvarande taxan funnit en något så när riktig medelväg; och jag tror, att det är på den vägen man har att gå, till en början åtminstone, innan man bestämmer sig för, huruvida man skall gå till vänster eller till höger, nedåt eller uppåt. Det zontariffsystem, som från och med detta år tillämpas, har upptagits i Norge och har fått de ampleaste erkännanden af den inom detta område mest kompetenta auktoriteten inom Tyskland. Det synes, som om vid tariffafgifternas bestämmande man har tagit ganska noggrann hänsyn till statsjärnvägarnas finanser och ekonomi, men äfven tillbörlig hänsyn till de lägre afgifter, som allmänheten kan pretendera. Svårigheten har emellertid legat i att förlika närtrafiken med fjärrtrafiken på grund af det grundpris, som måste fastställas för tillämpning af en fallande skala; och därför har det inträffat, speciellt till följd af snälltågsafgifterna, att för närtrafiken, d. v. s. trafiken på de kortare afstånden, priset något höjts vid begagnande af snälltåg.

Utskottet, som har gjort beräkningar öfver självkostnadspriset, har nu emellertid fordrat en fullständigt ny utredning; och det har på sidan 123 sagt, »att utskottet anser sig hafva påvisat, att järnvägsstyrelsen vid fördelningen af kostnaderna mellan person- och godstrafiken räknat persontrafikens kostnader alltför lågt, samt att beräkningarna af de kostnader, som af den väntade trafikökningen föräntas, upptagits snarare för lågt än för högt.» Och vidare har utskottet sagt på sidan 125, att det har af den utredning, utskottet i anledning af motionerna verkställt, framgått, att fara för att afkastningen, som nu är otillfredsställande, skall ytterligare försämrast, föreligger. Utskottet vill därför, såsom nyss nämndes, hafva en revision uppåt, och det begär nu Riksdagens medverkan för att få denna revision verkställd enligt de grundlinjer, som utskottet har angifvit.

Af betänkandet skulle det kunna tyckas, att utskottet har förstått endels och profeterat endels. Utskottet har ansett, att afkastningen skulle, med tillämpningen af nuvarande tariffer, ovillkorligen gå ned. Jag tror, att det hade varit något försiktigare, om utskottet hade yttrat sig med samma varsamhet, som chefen för en klinik iakttog, när han yttrade sig till de unga läkarekandidaterna i fråga om en patient. Han sade: »Denne patient kommer snart att dö, om han ej mot förmodan skulle repa sig.» Det kan hända, att ekonomin går tillbaka, såvida den ej skulle kunna gå uppåt, hvarom vi under de månader, under hvilka tariffen

varit tillämpad, sett ganska vackra bevis; och det säges, att under mars månad, för hvilken rapporter ännu icke afgifvits, inkomsterna skola visa en stegring, som kommer att väcka öfverraskning.

Det är icke så mycket mot själva zontariffsystemet, som anmärkningarna blifvit framställda, utan det är mot en del bestämmelser, som ha tillkommit i sammanhang därmed. De äro sådana bestämmelser, som så att säga ligga på periferien och ej egentligen angå det centrala i systemet. Det gäller nu först snälltågsavgifterna, som anses verka mycket betungande och som onekligen ha varit en berättigad anledning till förargelse. Nu hafva snälltågsavgifterna pålagts för att särskilja närtrafiken från fjärrtrafiken. Om detta är uteslutande meningen, är det principiellt riktigt att hafva lika snälltågsavgifter oafsedt resornas längd; men jag tror, att om man tager hänsyn till praktiska förhållanden, så behöfver man icke använda dessa särskilda snälltågsavgifter för att helt och hållet utestänga närtrafiken. Våra snälltåg ha i allmänhet icke den platsbesättning, att de icke lätteligen skulle kunna taga emot en del lokaltrafik. Jag tror, att snälltågen bäst komma att utnyttjas och skulle blifva mest ekonomiskt gifvande, om de finge upptaga äfven en del lokaltrafik. Hvad beträffar platsbesättningen på vissa sträckor, exempelvis från Hessleholm till Linköping eller Norrköping — är den relativt ringa; och det vore synnerligen hårdt, om resande, som komma från bibanor, hvilka stå i förbindelse med snälltåg såsom postförande, ej skulle kunna utan mycket höga avgifter få medfölja dessa äfven på kortare resor. Den lokaltrafik, som man där kan uppsamla, skulle höja snälltågens afkomst. Nej, enligt min uppfattning behöfver man icke använda dessa snälltågsavgifter för att helt utestänga närtrafiken, utan man skall hafva sådana avgifter, att man kan aflägsna så mycket af närtrafiken, som blir *besvärligt* för fjärrtrafiken, besvärligt för snälltågen. Där denna närtrafik är besvärlig för snälltågen, det är egentligen vid de stora städerna, men där reglerar man ju närtrafiken genom att insätta särskilda person- och blandade tåg, och man får därigenom en helt naturlig afledare. Vidare regleras detta automatiskt på så sätt, att snälltågen ej stanna på kortare afstånd, utan gå ett långt stycke, innan uppehåll göres, och detta blir ännu mera fallet, när dubbelspår bli anlagda. Det är med hänsyn därtill jag tror, att man kan sätta olika snälltågsavgifter för olika väglängder. Att detta har skett i Tyskland framgår af betänkandet på sid. 86. Där står nämligen: »För tillträde till genomgående snälltåg (D-tåg) skall erläggas en platsavgift, som utgår med 2 mark (motsvarande 1,75 kronor) i I och II klass samt 1 mark (motsvarande 0,89 kronor) i III klass för längre afstånd än 150 kilometer. För kortare afstånd utgår avgiften med hälften af ofvannämnda belopp.»

En annan sak som väckt förargelse är den gjorda förhöjningen i avgifterna för resgodsöfvervikt. Dessa avgifter hafva nämligen ökats högst betydligt och äro ganska betungande. Nu

Ang. revision af statens järnvägars person- och resagodstaxa.
(Forts.)

Ang. revision af statens järnvägars person- och resagodstaxa.

(Forts.)

har den erfarenhet, man redan vunnit, visat, att en återgång i detta hänseende icke kan verka ekonomiskt ofördelaktigt, och en ändring härutinnan kan icke medföra någon fara, hvarför en revision måste anses lämplig. Utskottet har också förordat en sådan revision, ett förslag som äfven upptages i reservationen.

Vidare synes det att priset på flermånadsbiljetter, nämligen tremånads-, sexmånads- och tolfmånadsbiljetter, har väsentligen höjts. Dessa biljetter äro ju rätt viktiga för en hel del trafik, särskildt i närheten af de stora städerna. Utskottet jämte reservationerna ifrågasätter därför, att på flermånadsbiljetter en reduktion må äga rum.

Likaledes göres i fråga om rätt till afbrott i resan en hemställan om borttagande af de besvärande bestämmelserna i detta hänseende. Rörande kupongbiljetter har det inträffat, att innehafvare af kupongbiljetter, d. v. s. de som göra rundresor här i riket, äro sämre ställda än innehafvare af kombinerade biljetter, d. v. s. sådana som resa från utlandet och till Sverige. Det kan väl icke vara lämpligt, att landets egna inbyggare skola hafva det sämre ställt i detta afseende än utlänningen.

I fråga om rätt att medföra resgoods på månads- och partibiljetter har utskottet framhållit lämpligheten af att det vidtages samma anordning på statens järnvägar som på vissa andra banor, nämligen att det blir tillåtet att i en särskild afdelning af personvagnen eller i finkan, i bagagevagnen, insätta sådant resgoods, som icke kan medföras i kupén, dock utan inregistrering och utan ansvar från järnvägens sida.

I dessa afseenden anser jag således att en revision bör ske, och därför har hemställts, att Kungl. Maj:t må taga i öfvervägande, huruvida icke ändring i bestämmelserna kan företagas i de afseenden, som här hafva berörts.

En fullständig utredning torde däremot icke vara lämplig. En sådan fullständig utredning har nyligen skett på grund af Riksdagens begäran om lägre personafgifter med tillämpning af fallande skala. Denna begäran har nu uppfyllts. Icke är det då skäl att ifrågasätta en ny utredning, som skulle gå efter de grundlinjer, hvilka utskottet angifvit. En af dessa grundlinjer skulle vara, att i första rummet företages en nedsättning »å godsförsändelser, som kunna anses hafva nationalekonomisk betydelse, hvarjämte, i den mån sådan kan ske, resandesamfärdseln emellan landets olika delar bör underlättas». Detta skulle således innebära en omläggning af nuvarande förhållanden. Godstrafiken skulle först tillgodoses; sedan, i den mån sådant kan ske, tillgodoses persontrafiken. En sådan omläggning skulle naturligtvis vålla mycket svåra rubbningar. De enskilda järnvägarna hafva anpassat sig efter det nya tariffsystemet; äfven för dem skulle således en ändring innebära stora olägenheter. Jag tror därför, att det är klokast att låta zontariffen visa sina verkningar, innan man företar denna grundligare utredning och försöker fastslå de nya bestämmelser som utskottet ifrågasatt.

På grund af dessa skäl ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservationens hemställan i afseende å punkt 1, mom. a. *Ang. revision af statens järnvägars person- och resegodstaxa.*

Herr Wallenberg: Herr talman! Under de senaste dagarna har man flerfaldiga gånger sett framhållet i tidningspressen — och det har äfven upprepats af den föregående ärade talaren — att detta utskottsbetänkande skulle vara så långt och vidlyftigt. Jag måste emellertid påpeka, att föreliggande utlåtande icke alls är långt, när man betänker hvilken stor fråga det gäller. Hvad utskottet själf har att säga går på precis 38 sidor; och det kan väl icke anse vara så synnerligen långt, när det gäller den fråga, som vi här behandla. Allt det öfriga, som finnes intaget i utlåtandet, är material till bedömande af hvad utskottet framlagt och uttalat, medtaget endast för att gifva vederbörande, som läsa betänkandet, ett tillfälle att kontrollera och in extenso se hvad som förut framhållits i afseende å de olika punkterna. Således synes, att utskottet borde fritagas från anmärkning åtminstone i detta afseende.

Hvad nu själfva frågan om revision beträffar, som omfattar punkt 1. mom. a — jag skall icke alls ingå på allt hvad den föregående talaren yttrade om snälltågsafgifter eller andra saker, förrän i sammanhang med de resp. punkter, där dessa ärenden behandlas — så har utskottet ansett det vara lämpligt att i en kort historik erinra Riksdagen om hvad som i vårt land och särskildt från Riksdagens sida föregått i fråga om tariffsaken. Riksdagen har nämligen icke sedan år 1893 haft tillfälle att taga någon som helst kännedom om tariffangelägenheter, och det har därför synts utskottet vara rätt lämpligt att, när sannolikt ganska få af kammarens ledamöter äro kvar af dem som funnos i densamma år 1893, i någon mån erinra om hvad Riksdagen själf åtgjort i tariff-frågan.

Utskottet har då först velat påpeka, att vid de tillfällen, då dessa tariffspörsmål behandlats, Riksdagen iakttagit stor varsamhet i afseende å omgestaltningen af tarifferna. Vanliga anledningen till att saken bragts inför Riksdagen har varit, att järnvägsfinanserna varit dåliga, och Riksdagen har då närmast haft att uttala sig om de åtgärder, som borde vidtagas för att fylla de befarade bristerna. En princip, som Riksdagen alltid därvid orubbligt står fast vid, är att hufvudsaklig vikt skall läggas på järnvägarnas ekonomi. Man har ock haft stora skäl att hålla fast vid denna grundsats, och man har icke velat gå in på att genom ett gynnande af vissa klasser med nedsatta järnvägsafgifter — om detta än är mycket viktigt ur andra synpunkter, national-ekonomiska och sociala synpunkter — alltför mycket drabba de skattdragande. Men det är ju alldeles klart, att Riksdagen därjämte har att taga hänsyn till åtskilliga andra omständigheter och synpunkter utom de rent finansiella, och det är därför som någon jämkning är befogad beträffande det nyss anförda uttalandet från Riksdagens sida. Riksdagen uttalade således 1893, att det vore önskvärdt

(Forts.)

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaza.
(Forts.)*

att, med iakttagande af banornas ekonomi, biljettprisen på längre afstånd kunde nedsättas. Det, som var vägledande för Riksdagens tankegång vid det tillfället, synes hafva varit de då beslutade järnvägsbyggnaderna genom Norrland. Man hade fullbordat norrländska stambanan och man höll på att bygga banan mellan Luleå och riksgränsen. Parollen för dagen var att Norrland skulle koloniseraras, och med anledning häraf fann Riksdagen lämpligt att motivera sitt uttalande med afseende på tarifferna, att på längre afstånd nedsättning i biljettprisen borde företagas.

Emellertid har det sedan visat sig, såväl genom de utredningar, som verkställdes af zontariffkommittén 1898, som ock af de ytt-randen, som afgäfvos öfver denna kommittés betänkande, af järnvägsstyrelsen och af järnvägsrådet, att man visserligen kunde göra betydande nedsättningar för fjärrtrafiken, men att någon nedsättning för närtrafiken icke låte sig göra på den grund, att själfkostnaderna för denna per km. visat sig vara så stora, att man icke utan betänklig nedsättning af trafikinkomsterna skulle kunna företaga en sådan sänkning. I samma riktning gick ock hvad Riksdagen själf förut uttalat. Men detta Riksdagens uttalande har kommit att strida mot ett annat Riksdagens uttalande, som senare gjorts, nämligen den om egnahemsrörelsen. Egnahemsrörelsen är nämligen i viss mån beroende på att man kan få billiga afgifter på järnvägarna inom de rayoner, som denna rörelse skulle omfatta; egnahemsrörelsens idé går helt enkelt icke att genomföra utan att sådana kraf kunna fyllas. Då utskottet alltså fann, att här existerade en motsats — eller kanske rättare sagdt en lucka — mellan Riksdagens uttalande, som gick ut på att befrämja fjärrtrafiken, och Riksdagens uttalande i fråga om egnahemsrörelsen, hvilken fördrar, att närtrafiken gjordes billigare, syntes det utskottet i och för sig nödvändigt, att Riksdagen tog upp denna fråga i en vidare omfattning än Riksdagen förut gjort. I allt fall erfordrades från Riksdagens sida, att den på något sätt borde komplettera sitt uttalande från 1893. I själfva verket måste enhvar, som håller på egnahemsrörelsens stora sociala betydelse, inse att en tariffreform, som icke innefattar billiga biljettpriser i lokaltrafik och anordningar för sådana åtminstone omkring de största befolkningcentra, vore i socialt afseende förfelad.

Ingen tvekan torde föreligga om hvilket är viktigast, att gynna det fåtal resande, som företaga långa resor och vanligen ha sina portmonnär ganska väl fyllda, eller den lokaltrafik, som möjliggör utflyttning från de stora städerna och som äsyftar att åt den mindre lyckligt lottade bereda bättre bostäder, bättre luft och öfver hufvud taget ett bättre kommande släkte. I det afseendet har naturligtvis utskottet icke på något sätt kunnat stå tveksamt. Då emellertid de utredningar, som hittills blifvit gjorda, alldeles bestämdt gifva vid handen, att dessa förhållanden icke kunna ställas till rätta utan åtskilliga ändringar i tariffsystemet, har redan af denna anledning synt utskottet högst nödigt, att en ny utredning måtte blifva företagen. Men, som därjämte är uppenbart, att en utredning

icke gärna kunde blifva till nytta utan att samtidigt frågan om kostnaden för de byggnadsföretag och den materialanskaffning, som erfordrades för en god lokaltrafik klargjordes, har utskottet häri funnit ytterligare ett stöd för sin åsikt, att en förnyad utredning ju förr dess hellre måtte företagas.

Utskottet stöder därvid sin uppfattning icke allenast på föreliggande handlingar från här i landet vidtagna undersökningar, utan har därjämte sökt begagna andra tillgängliga källor i tariff-frågan. Utskottet har sålunda sökt vinna kännedom om huru resultatet af zontariffens genomförande i verkligheten gestaltat sig i andra länder, och har då funnit, huruledes zontariffidén i slutet af 80-talet och början af 90-talet vann stora sympatier i många europeiska länder och att öfvertygelsen blef allmän, att den rätta lösningen af tariffspörsmålet låg i billigare biljettpris. Åsikterna ha emellertid sedermera på kontinenten ändrat sig i högst väsentlig grad. Hvad beror detta på? Jo, uppenbarligen på att man sedan den tiden vunnit icke oafsevärda erfarenheter i fråga om zontariffens verkningar, särskildt i afseende å järnvägarnas ekonomi. Det har sålunda visat sig, att man behöft nedlägga betydande kostnader på banorna för rullande materiel, för anställande af en talrikare betjäning, om det för zontariffen uppställda programmet skulle kunna genomföras. Af intresse är, att man i alla länder, där en zontariff införts, blifvit nödsakad att företaga icke oväsentliga omgestaltningar. På en del håll hafva höjningar i tarifferna redan företagits, på andra är man i färd med revision af taxorna, i hvarje fall på den grund att icke järnvägsinkomsterna räckt till. I de länder, där zontariffen först infördes, nämligen Ungern, Österrike och Danmark, hade man redan 1896—1897 sina utredningar färdiga och företog behöfliga förhöjningar i enlighet med dessas resultat. I Ryssland, Finland och Norge har man ännu icke genomfört ändringar, men en revision pågår, just i syfte att undvika alltför stor försämring af järnvägarnas ekonomi.

Nu är frågan: är det alldeles nödvändigt att iakttaga en sådan försiktighet i afseende på järnvägarnas ekonomi? Den föregående ärade talaren sade, att det under de sista månaderna visat sig, att inkomsterna haade ökat högst väsentligt; det torde bero på att allmänheten fått den uppfattningen genom de tidningsnotiser man sett under den närmaste tiden. Det stod i Svenska Dagbladet för en och en half vecka sedan en notis, som redogjorde för järnvägsinkomsterna under februari månad. Enligt denna skulle ökningen ha uppgått till icke mindre än 4 kronor 89 öre per dag- och bankilometer, hvilket »visar ett uppsving som sällan förut». För en okritisk läsare af den ifrågavarande notisen, och då zontariff-frågan är aktuell, ligger det nära till hands att betrakta detta såsom en följd af zontariffen. Men, om man närmare undersöker saken och ser efter huru dessa inkomster fördela sig, så befinnes, att stegringen så godt som uteslutande beror på ökningen i gods- trafik. Men med ökningen i godstrafiken har, som kammaren vet, zontariffen rakt ingenting att skaffa. Den bokförda ökningen

Ang. revision af statens järnvägars person- och resegodstaxa.
(Forts.)

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstava.

(Forts.)

af inkomst för fraktgodis har under februari månad, jämförd med samma månad föregående år, varit 541,390 kr., däraf 258,916 kr. likväl utgöras af under år 1902—1904 verkställda nödhjälpsransporter i Norrland. Den inkomst per dag- och bankilometer, hvilken uppgafs vara 39 kronor 88 öre, borde således, för att man skall få ett omdöme om huru det verkligen förhåller sig med persontrafikstegringen, minskas med den siffra som per dag- och bankilometer, motsvarar beloppet 541,390 kr., eller 4 kronor 60 öre. Återstå kr. 35: 28, en siffra som är nära sammanfallande med föregående året för samma månad, som var kr. 34: 99.

Den föregående talaren sade vidare, att detta var ett glädjande och vackert bevis på den ökning som skett, sedan zontariffen infördes. Nej, mina herrar, det är visst icke något vackert bevis på gynnsamma verkningar af zontariffen. Just de siffror, man redan har tillgängliga, ådagalägga, att man icke uppnått hvad man har väntat. Detta har bidragit till att utskottet har ansett, att man borde göra närmare undersökningar i afseende på de införda tarifferna och se till, huruvida man kan behöfva vidtaga någon förändring. Jag har här några siffror, som ange *ökningen* i resandefrekvensen å III klass. Denna var för februari månad:

1902—3	ökning i antal resande	10,8 %
1903—4	» » » »	1,9 »
1904—5	» » » »	9,8 »
1905—6	» » » »	5,2 ».

Nu förekommer emellertid vid de svenska banorna en konstant och fortgående ökning i persontrafiken af i medeltal mellan 4 och 5 %. Det är med den siffran man skall jämföra ökningen under februari, för att se, huru zontariffen verkat.

Det är icke nog med detta, utan man får därjämte ta hänsyn till de beräkningar och förutsättningar, som föreligga för zontariffen. Dessa voro, att med zontariffens införande en stor ökning i trafiken skulle följa. Såväl zontariffkommittén som järnvägsstyrelsen har, den senare i sin skrifvelse 1893, klargjort huru stor ökning i trafik man behöfde för att balansera den genom nedsättningen uppkomna förlusten. Denna siffra har angifvits vara c:a 20 %. Det är hvad man behöfde i trafikökning. När man nu fått 5,2 %, synes intet skäl föreligga för att beteckna denna ökning såsom ett vackert bevis på zontariffens verkningar! Denna siffra synes snarare ge vid handen, att den kalkyl, som ligger till grund för zontariffen, i sina förutsättningar måtte vara behäftad med brister, och att zontariffen icke motsvarat de fordringar man haft skäl att ställa på densamma, järnvägsfinansiellt sedt.

Då därjämte förut blifvit nämndt, att zontariffen icke fyllt de viktiga sociala kraf, som bestå uti lokaltrafikens tillgodoseende, enär den endast beredt fördel åt långväga resande, kan jag icke se, att där föreligger något bevis på att zontariffen motsvarat hvad man af densamma väntat. I sammanhang med detta och för att ytterligare lämna ett stöd för den reflektion, som kan göras med

afseende på dessa siffror, vill jag anföra, att den trafikökning, som ägde rum i Danmark vid zontariffens införande, uppgick till 21 % och i Österrike till 43,31 %. Siffror som således ådagalägga, att den trafikökning, som åtminstone hittills här ägt rum, är alldeles för liten.

Allt talar enligt min uppfattning för att iakttaga försiktighet med järnvägarnas finanser, helst som det är uppenbart, att den allmänna meningen är på villospar i fråga om hurudan järnvägarnas finansiella ställning är nu och under den närmaste framtiden. Utskottet har i sitt betänkande blott i förbigående berört den saken, därför att utskottet icke ansett, att det hade skäl att närmare ingå på den frågan. Men för Riksdagen, som skall uttala sig och har att efter sin ståndpunkt bedöma densamma och tänka på, att hvad som brister eventuellt i framtiden kommer att få betalas af Riksdagen, är nog skäl att se till, huru det kommer att i den närmaste framtiden ställa sig med afseende å järnvägarnas finanser.

Af trafikmedel inbetalades sista året till statskontoret 13^{1/2} millioner kronor. Samtidigt hafva järnvägarna, så att säga, fått tillbaka däraf dels 4 millioner kr. till rullande materiel och dels 1,6 millioner kronor till hvad jag skulle vilja kalla konsumtionsartiklar, d. v. s. till underhåll af mindre byggnader, stängsel, staket och andra sådana saker, som icke gärna kunna påföras kapitalkontot. Minskar man de inlevererade 13^{1/2} millioner kronorna med dessa båda belopp, så återstå 7,9 millioner kronor.

Under närmaste tiden förestå emellertid stora utgifter för statens järnvägar. Där sitter, som kammaren vet, en lönerogleringskommitté för statsbanornas personal. Enligt hvad jag erfarit, ligga på kommitténs bord hemställanden om ökning i aflöningarna på icke mindre än mellan 7 och 8 millioner kronor. Allt detta kan kommittén sannolikt icke tillstyrka, men efter hvad jag erfarit, tror man, att man icke skulle komma ifrån saken för billigare pris än 3 millioner kronor. Vi ha vidare under den senare tiden hört mycket talas om anläggningen af inlandsbanan. Förut-satt, att den kommer till stånd, kommer den att kosta c:a 150 millioner kronor, således har man att förränta dessa penningar med 5 millioner kronor om året. Vidare ha vi beträffande den banan att räkna med ett underskott i trafiken, som jag för min del icke tror kommer att gå till mindre än 2 millioner kronor om året. Ökar man dessa belopp med hvad vi få betala i ränta å kostnaderna för Stockholms bangårds ombyggnad, hvilka enligt uppgjorda beräkningar uppgå till 53 millioner kronor, och således påkalla en ränteutgift för staten af minst 2 millioner kronor, så hafva vi redan nått siffran 12 millioner. Härförutom är att räkna med 3,8 % ränta på hvad som nedlagts i statens järnvägar, tillhoppa c:a 450 millioner kronor, utgörande c:a 17 millioner kronor om året. Sammanlagda årliga utgiften för statens järnvägar ökas sålunda inom kort med högst väsentliga belopp. Minskas dessa 29 millioner kronor med 7,9 millioner kronor, återstår ett

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resogodstaxa.*
(Forts.)

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.
(Forts.)

underskott, som af de skattdragande skall betalas, af icke mindre än 21,1 millioner kronor. Mången håller emellertid före, att järnvägarna icke behöfva förränta hela det kapital, som är nedlagdt i dem, ett tal som i viss mån har sitt berättigande. Men om järnvägarna endast skulle förränta halfva det kapital, som i dem nedlagts, skulle i allt fall återstå ett underskott på ungefär 12 millioner kronor. Under sådana förhållanden synes det mig, mina herrar, att man har anledning att iakttaga varsamhet med afseende å tariffnedsättningar.

Motionärerna ha yrkat på en revision af taxorna. I detta yrkande har också utskottet, såsom herrarne se af klämman, förenat sig. I frarna för en revision synas emellertid vilja draga sig tillbaka eller åtminstone starkt begränsa densamma, när de funno, att en utredning eventuellt skulle komma att visa andra resultat, än som därvid förväntades, nämligen fortgående nedsättningar i afseende å biljettpiserna. Jag kan emellertid icke finna annat än att, om utskottet funnit, att det är fara å färde, såsom herr Bergendahl citerade att utskottet skulle ha sagt, att järnvägarnas ekonomi skulle lida, såvidt man fortgår på vägen att oupphörligt medgifva nedsättningar i gällande taxor, så synes det mig vara utskottets ovillkorliga skyldighet att varsko Riksdagen därom. Sedan må Riksdagen besluta hvad den vill. Men att framställa faktiska förslag till höjningar i afgifterna, har icke syntts utskottets majoritet lämpligt; detta bör icke ske med mindre än att en utredning först äger rum. Det är därför, som utskottet i sin kläm under punkt 1:o mom. a uttalat sig mera allmänt om en förnyad utredning och icke velat inskränka denna på sådant sätt, som reservanternas gjort. Och för öfrigt, då reservanternas i sin kläm tala om att, intill dess utredningen blifvit fullbordad, ändringar måtte vidtagas i sådana hänseenden som angifvits i motiveringen, så borde ju kanske utskottet i sin helhet kunnat vara belåten med en sådan kläm. Fast till synes oväsentlig, är likväl skillnaden i ståndpunkt rätt stor, och i hvarje fall synes vara betänkligt att med stöd af den utredning, som blifvit gjord, företaga den ena eller andra åtgärden. Där fordras enligt min mening en mycket mera vidtomfattande utredning, än hvad ett utskott gifvetvis kan prestera. När så är, att utskottets majoritet har den bestämda meningen, att det behöfves en ny utredning — och en sådan utredning har visat sig vara af behofvet påkallad i hvarje annat land, där zontariffen införts — och när vi numera ha vida större erfarenhet att bygga på än den som förelåg vid tiden för tillkomsten af persontariffkommitténs betänkande, och när vi vidare se, att man i andra länder måst vidtaga en sådan efterjustering, kan jag icke se, att det är något att skämmas för, att äfven vi här i landet nödgas vidtaga en sådan åtgärd.

Riksdagen må väl ändock komma ihåg, att den allmänna opinionen måste presumeras alltid gå i den riktningen att få järnvägsafgifterna så låga som möjligt. Det är något så mänskligt, något så rimligt. Enhvar tänker som så: Om jag kunde få

järnvägsafgifterna litet lägre, skulle det vara för mig, min familj, dem jag känner och min affärsverksamhet mycket bättre. Men det är alldeles gifvet, att Riksdagen icke får ställa sig i det hänseendet fullt ut på allmänhetens sida, för såvidt det icke gäller stora principiella spörsmål, såsom t. ex. frågan om egnahemsrörelsen och hvad som i det hänseendet måste från järnvägarnas sida göras. Det var därför icke underligt, särskildt till följd af den strömning, som gick genom hela Europa i början af 1890-talet, då man trodde, att man, tack vare zontariffen, snart sagdt skulle kunna gå huru lågt ned som helst i afseende å biljettafgifterna, men ändock rädda järnvägarnas finansiella ställning genom den trafikökning, som förväntades följa, jag säger, då var det icke underligt, att öfverdrifna förhoppningar kommo öfver den stora allmänheten. Alla trodde på satsen: Få vi blott låga afgifter, skall det nog gå bra. Erfarenheten har emellertid lärt något helt annat, men erfarenheten har i Europa haft det inflytande på allmänheten, att den numera icke på samma sätt som förut har pressat myndigheterna med anhållan om att få låga afgifter. Detta är förklaringsgrunden till det, att man nu i dagarna har kunnat införa en ny tariffreform, på de preusisk-hessiska järnvägarna utan att ansluta sig till zontariffsystemet. Man har funnit sig icke kunna göra det, och man har därför fasthållit vid det gamla kilometersystemet. Visserligen har man satt ned biljettpreisen något i jämförelse med de äldre afgifterna, därför att man i sammanhang med reformen tagit bort tur- och returbiljetterna. Men man har i alla fall icke trott sig kunna gå så långt med afseende på grundpriset som i andra länder och äfven hos oss.

Det är i afseende på föreställningssättet hos allmänheten, att man skall försöka drifva ned biljettpreiserna, som det är angeläget, att Riksdagen ställer sig såsom ett stöd för Kungl. Maj:t och järnvägsförvaltningen. Man bör och skall åtgöra hvad som är möjligt, utan att, det leder därhän, att järnvägarnas finanser blifva ruinerade. Det är ju i alla fall så, att skulle järnvägarnas finanser blifva ruinerade, så blir det den skattdragande allmänheten som får fylla den brist, som uppstår, och då träffar det naturligtvis på ett mycket kännbarare och vidsträcktare sätt, än om lämpliga och rimliga ändringar företagas i järnvägstarifferna.

Jag bestrider, hvad den föregående ärade talaren påstod, nämligen att utskottet skulle ha sagt, att det vill ha en höjning af tariffen. Det har utskottet alls icke sagt. Men jag vill icke bestrida, att, om man läser igenom utskottets utlåtande, om man beaktar den erfarenhet, som vunnits i andra länder, om man tager notis om den erfarenhet, vi själfva redan fått, då må det vara riktigt att draga den slutsatsen, att det kan komma i fråga, att man äfven här liksom i andra länder kan behöfva med den införda tariffen vidtaga en eller annan efterjustering. Men hvad jag personligen alldeles bestämdt håller på, det är, att en sådan efterjustering alltid borde taga hänsyn till det oefftergifliga kraf, som följer af Riksdagens uttalande i fråga om egnahemsrörelsen, näm-

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.
(Forts.)

ligen, att man måtte sätta biljettafgifterna för lokaltrafiken så låga, särskildt omkring de stora städerna, att egnahemsrörelsen därpå kommer att ha nytta.

Detta är ett stort och viktigt socialt problem, som jag vet, att Andra Kammaren behjärtar, och en utredning af den föreliggande frågan anser jag borde hafva en sådan uppgift. Men om följderna af en utredning skulle bli, att man i någon mån behöfde höja de kanske allt för lågt satta afgifterna för fjärrtrafiken eller vidtagna andra ändringar, i gällande tariff, därom vågar jag icke på nuvarande stadium uttala mig, ty den saken fordrar ovillkorligen en utredning.

Herr Röing: Herr talman, mina herrar! De anmärkningar motionärerna framställt mot en del bestämmelser i vår nu gällande taxa för persontrafiken har Andra Kammarens tredje tillfälliga utskott, såsom herrarne finna af dess föreliggande betänkande, ansett i hufvudsak vara befogade. Det är egentligen endast i två hänseenden, som utskottet uttalat en helt annan åsikt och uppfattning än motionärerna, och det är vis à vis motionärernas yrkande om utsträckning af rayonen för familjebiljetters utfärdande och angående förändradt pris på sofvagns- och månadsbiljetter.

För min del kan jag icke finna annat än att utskottet har förebragt synnerligen talande skäl för sin uppfattning härutinnan. Herrarne skola nämligen vara af den godheten tänka på, att denna biljett-typ, som heter familjebiljetter, egentligen är afsedd för närtrafiken. Man har skapat denna biljettform därför, att det finns personer, som om ock icke dagligen så dock mycket ofta behöfva beresa en och samma mindre vägsträcka, och man har då ansett, att dessa personer böra ha rätt till ett billigare biljettpris. Under sådana förhållanden anser jag, att det icke föreligger något skäl att bifalla motionärernas yrkande om utsträckning af rayonen för denna biljett-typ.

Hvad åter sofvagnsavgifterna beträffar, så anser jag äfvenledes, att man icke kan säga, att den nu därför utgående avgiften är oskäligt hög.

Däremot står jag på en annan ståndpunkt än utskottet i en del af denna fråga, i det jag anser, att nu, när vi fått in i landet fullt kontinentala priser på sofvagnsplatserna, lakansavgifterna borde här i Sverige liksom i utlandet ingå i sofvagnsavgifterna och att större snygghet och bekvämlighet borde åstadkommas i våra sofvagnar.

Vis à vis de i öfrigt framställda yrkandena har utskottet, som sagdt, ställt sig på samma ståndpunkt som motionärerna. Jag torde därför icke behöfva något vidare uppehålla mig vid motionärernas kraf på nedsatt pris för öfvervikt på resgods och icke heller på utskottets uppfattning angående rätten till afbrott i resan, då ju dagspressen meddelat allmänheten, att regeringen i konselj som i går för en vecka sedan beslutit en förändring i den riktning, som motionärerna och utskottet uttalat sig för. Men det

kan ändå vara af ett visst intresse för de ledamöter här i kammaren, som svärma för förhöjda afgifter, att få erfaras, huru de förhöjda afgifterna för resgodsofvervikt ha verkat här i vårt land. Jag ber att i detta hänseende få meddela de officiella siffror, som varit för kungl. järnvägsstyrelsen tillgängliga för januari och februari månader detta år — det torde således bemärkas, att jag icke rör mig med de siffror, som förekommit i dagspressen, utan med fullkomligt officiella siffror från kungl. järnvägsstyrelsen — och af dessa senare siffror framgår, att till följd af den förhöjda afgiften har under februari månad i år å statens järnvägar befraktats resgods till en mängd af endast 675,840 kg., då däremot under februari i fjol kvantiteten däraf var 1,113,290 kg. Den förhöjda resgodsaavgiften har således haft till följd, att statens järnvägars inkomst på denna resgodstrafik har, i förhållande till inkomsten häraf under förra året, i år gått ned åtskilligt.

Hvad jag nu något vill uppehålla mig vid, det är prisen på månadsbiljetter och rätten att medhafva resgods, när man innehar månads- eller familjebiljett. Det tycktes af herr Wallenbergs anförande alldeles som om vi reservanter icke skulle beaktat nödvändigheten af att ha bekväma och billiga tågförbindelser för närtrafiken. Därvidlag står dock utskottet fullkomligt enigt, att man bör se denna biljett-typ i främsta rummet ur social och icke ur ekonomisk synpunkt. Man kan då väl förvåna sig öfver kungl. järnvägsstyrelsens i dess betänkande till Kungl. Maj:t af den 27 februari 1903 gjorda uttalande angående denna biljett-typ, när järnvägsstyrelsen säger, att de föreslagna afgifterna för de s. k. månadsbiljetterna synas styrelsen vara af mera underordnad natur. I hvad hänseende dessa afgifter skulle vara af mera underordnad natur, det nämner dock icke kungl. styrelsen. Att de icke ur social synpunkt äro af underordnad natur, det är klart, ty kapten Wallenberg har fullkomligt rätt i, att, om man skall få se egna-hemsrörelsen blomstra upp, vi måste åstadkomma bekväma tågförbindelser till synnerligen billiga pris.

Men icke endast i socialt hänseende är denna biljett-typ icke af underordnad betydelse, utan så är äfven förhållandet med densamma ur ekonomisk synpunkt sedt. Jag vill härpå lämna endast ett litet exempel. Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg har infört en, såvidt jag kan bedöma, synnerligen billig och bekväm tågförbindelse för närtrafiken å sträckan mellan Stockholm och Spånga. Denna sträcka är 11 km. lång och priset för biljett i denna lokaltrafik är icke högre än 10 öre. Nu skulle man, med tillämpning af vissa ledamöters resonemang, kunna tro, att denna kolossalt billiga afgift skulle för banan icke vara så synnerligen fördelaktig i ekonomiskt afseende; men så är icke förhållandet. Arsinkomsterna på denna lokaltrafik hafva utgjort icke mindre än 300,000 kronor brutto, och bolagets ökade utgifter för denna sträcka voro endast 65,000 kronor. Järnvägsbolaget har alltså fått ett rent netto af 235,000 kronor på denna lokaltrafik. Skulle dessa lokaltåg deltaga i alla öfriga kostnader, som bolaget har för denna sträcka, så

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resgodstaxa.
(Forts.)*

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.

(Forts.)

blefve utgifterna 140,000 kronor och det rena nettot 160,000 kronor. Bara af detta exempel kunna vi se, att en väl skött närtrafik med mycket låga afgifter kan vara synnerligen ekonomiskt fördelaktig. — Utskottet har äfvenledes, i likhet med hvad förhållandena äro på denna Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg, ansett — och detta naturligtvis i första rummet för att gynna arbetarne och de små i samhället — att man i dylika fall skulle få rätt att medtaga så godt som en mansbördas resgod, utan någon särskild afgift därför. Så är som sagdt förhållandet på nyssnämnda bana, endast med den skillnaden, att passagerarna icke få sitt resgodskeds inskrifvet och järnvägen således icke åtager sig något ansvar för detsamma. Men erfarenheten har visat, att allmänheten aldrig klagat på dessa bestämmelser; det har heller icke kommit bort några reseffekter. Jag tror därför, att detta skulle vara någonting för statens järnvägar att tänka på.

De båda föregående talarne, speciellt den förste ärade talaren, hafva redan förut yttrat sig angående utskottets uppfattning i fråga om kombinerade och kupongbiljetter samt likaledes något vis å vis snälltägsafgifter. I likhet med kapten Wallenberg skall icke helier jag uppehålla mig nu vid denna snälltägsafgift, enär vi nog få tillfälle att orda om densamma vid debatten om mom. d), där kapten Wallenberg, i motsats till utskottets öfriga medlemmar, har reserverat sig mot en ofördröjlig ändring i denna afgift. Utskottet har dessutom instämt i motionärernas yrkande att, innan ny taxa utfärdas, sådana korporationer, som anses representera våra näringar, böra höras. Jag kan tänka mig, att en och annan af herrarne här tycka, att detta är något alldeles onödigt, enär vi ju nyligen fått ett järnvägsråd, i hvilket näringarna hafva en och annan representant. Men jag vill icke underlåta att använda detta tillfälle att ställa en vördsam vädjan till regeringen att under allvarligt öfvervägande taga, huruvida icke, när den treårsperiod utgår, för hvilken det nuvarande järnvägsrådet är valdt, den förändringen borde genomföras, att flere representanter för vårt näringslif finge sitt säte i järnvägsrådet och huruvida icke våra handels- och industrikamrar skulle kunna få antingen välja dessa representanter eller åtminstone på ett eller annat sätt lämna sin medverkan, så att vi finge fullt kvalificerade personer för detta uppdrag.

Jag ber till sist få yttra mig något angående utskottsmajoritetens skäl för en förnyad, fullständig revision. Utskottets majoritet har icke kunnat godkänna de grunder, på hvilka motionärerna framställt sitt yrkande, men den har själf till sig ställt den frågan: finns det då några andra anledningar, än de af motionärerna framhållna, till att framkomma med en dylik fullständig utredning? Jo, säger utskottets majoritet, det finnes flera sådana anledningar.

För det första anser utskottets majoritet icke, att nedsatta afgifter nödvändigt skola hafva den inverkan att trafiken ökas. Därvidlag uppehåller sig utskottets majoritet speciellt vid förhållandena i Norge år 1891. Om herrarne nu vilja se i utskottets betänkande och dess historik på sid. 89, så skola de finna, att

utskottet säger, att, när i Norge biljettprisen nedsattes år 1891, detta framkallade en liflig ökning af resandefrekvensen. Det är dock alldeles tydligt, att det försök, som sedermera gjordes 1901 i Norge med ytterligare nedsatta biljettprisen icke förorsakade någon nämnvärdt ökad frekvens. Detta är, mina herrar, också helt naturligt, ty vi känna ju mycket väl till hurudana förhållandena under åren 1901—1904 voro i Norge, detta land, som genomgått under denna tid en både ekonomisk och politisk kris. Att under sådana förhållanden det icke blef någon nämnvärd ökning i trafiken, det är, som sagdt, helt naturligt.

Men vi behöfva icke rikta blicken till Norge, utan vi kunna tänka på Finland. Finland, hvilket liksom Sverige är ett glest befolkadt land, hade, innan det fick zontariff, synnerligen låga personbiljettpriser, och där konstaterade man dock efter zontariffens införande en ökning i trafiken af icke mindre än 30 %. Kapten Wallenberg har, synes det mig, själf i sin reservation uttalat helt och hållet samma åsikt, nämligen när han å sid. 133 i betänkandet säger, att nedsatta biljettpris på långa afstånd komma att föranleda till en icke oafsevärd ökning af de resandes antal.

Den andra anledningen för utskottets majoritet att påyrka en fullständig revision är den, att majoriteten anser, att självkostnaderna icke kunna nedbringas genom en förbättrad platsbesättning. Utskottet sysselsätter sig företrädesvis med förhållandena i Österrike och Ungern. Jag vill emellertid påpeka, att i Österrike och Ungern, i motsats emot i Sverige, voro biljettprisen, innan zontariffen infördes, synnerligen höga, i följd hvaraf trafiken ökades alldeles ofantligt, enär prisen nedsattes ovanligt mycket. Resultatet blef, att en massa nya tåg måste insättas, hvilket emellertid i sin tur medförde, att platsbesättningen blef så betydligt ökad. Jag vill dock framhålla, att i utskottets betänkande omnämnas, att i Österrike platsbesättningen under åren 1889—1891 ökats från 22,76 procent till 24,42 procent. Här i Sverige har järnvägsstyrelsen icke byggt sitt förslag på någon fördelaktigare beräkning. Den har nämligen beräknat en ökning af endast 2 procent, d. v. s. den har beräknat, att platsbesättningen för fjärtrafiken skulle uppgå till 28 procent i stället för förutvarande 26 procent.

Dessutom uppehåller sig utskottet vid ett af de allra svåraste spörsmålen inom järnvägspolitiken, som öfver hufvud taget kan finnas, nämligen fördelningen af kostnaderna på person- och godstrafik. Jag behöfver icke framhålla för herrarna — ty jag tror, att litet hvar känner till det — att äfven i utlandet och äfven bland de främsta auktoriteter råda ännu i dag de mest vidt skilda åsikter angående självkostnadspriset. Nu säger emellertid utskottet, att det antager, att järnvägsstyrelsen kalkylerat, att persontrafiken skulle gå med någon förtjänst och godstrafiken med rätt betydlig förlust, om man beräknar $3\frac{1}{2}$ procents ränta på anläggningskapitalet, men utskottet tror, att om järnvägsstyrelsen användt samma beräkningssätt, som man t. ex. i Würtemberg begagnat, hade man i Sverige kommit till samma resultat som i Würtemberg, nämligen

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resogodstaxa.
(Forts.)*

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.
(Forts.)

att persontrafiken gått med rätt stor förlust, och att godstrafiken gått ihop eller möjligen med någon vinst. Jag är emellertid i tillfälle att upplysa, på hvad sätt järnvägsstyrelsen har gjort sin beräkning. Såsom ett led i den motivering, på grund af hvilken utskottet kommer till sitt yrkande på revision — i riktning af förhöjning — ingår, bland annat, en kritik af järnvägsstyrelsens beräkningar. Utskottet har uttryckt den åsikten, »att järnvägsstyrelsen vid fördelningen af kostnaderna mellan person- och godstrafik räknat persontrafikens kostnader allt för lågt», och utskottet stöder detta uttalande förnämligast på de resultat, som framgått af kostnadsberäkningar för de Württembergiska statsbanorna. Dessa hafva gifvit vid handen, att i Württemberg persontrafiken år 1899 gick med förlust, (d. v. s. icke betäckte sin andel af räntan), men godstrafiken bar sig, under det att i Sverige förhållandet enligt järnvägsstyrelsen skulle vara motsatt.

Det är alldeles riktigt, att kalkylerna i Württemberg och Sverige ledt till dessa alldeles motsatta resultat, och saken förefaller vid första påseendet så mycket egendomligare, som de i järnvägsstyrelsen företagna beräkningarna väsentligen grundats just på den metod, som praktiserats i Württemberg, och hvilken äfven utskottet synes anse god. Granskar man förhållandet något närmare, är det emellertid icke så svårt att konstatera grunden till att resultatet blifvit olika.

Till att börja med må då anmärkas, att de använda metoderna icke absolut öfverensstämma. En del afvikelser måste nämligen göras på grund af statistikens olika uppställning. Men förutom dessa med all säkerhet oväsentliga afvikelser har inom järnvägsstyrelsen en förändring i den Württembergiska metoden gjorts, som är af mera ingripande betydelse. Såsom utskottet beskrifvit, gick man i Württemberg så till väga, att man först tog reda på kostnaderna för de olika tågslagen (snälltåg, persontåg o. s. v.) och därefter lade på persontrafiken vissa procenttal däraf, för snälltågen t. ex. 85 procent. Men bestämmandet af dessa procenttal skedde icke på det sätt, som synes vara det naturligaste. Om man vet, att snälltågen i medeltal bestå af 75 procent personvagnar, 8 procent postvagnar och 17 procent resgodsvagnar, synes det vara naturligt att lägga 75 procent af snälltågens kostnader på persontrafiken, 8 procent på posttrafiken och 17 procent på resgodstrafiken. Så gjorde man emellertid icke i Württemberg, utan man lade där 85 procent på persontrafiken. Inom järnvägsstyrelsen ansåg man sig icke böra följa den Württembergiska metoden i denna punkt: man ansåg, att, oberoende af hvad som kan anses lämpligt i Württemberg, snälltågen i Sverige äro lika mycket till för att befordra resgod och post som de resande själfva, och man fördelade kostnaderna för tågens framdragning o. s. v. på de olika slagen af trafik i förhållande till de vagnar, som för deras räkning framfördes.

Det är lätt att konstatera hvad denna förändring betyder; man behöfver blott i stället för de af utskottet angifna procenttalen 85, 80, 50 och 2 för snäll-, person-, blandade ocn godståg insätta

resp. 75, 66, 46 och 3, och man finner, att kostnaderna för persontrafiken i Württemberg, inklusive ränta, skulle hafva blifvit 19,246,000 mark eller 3,134,000 mark mindre än den af utskottet angifna siffran, 22,380,000 mark, och förlusten således också 3,134,000 mark mindre än den likaledes angifna siffran 5,217,197 mark eller ungefär 2,083,000 mark. Denna korrektion förbättrar således något persontrafikens ställning, men förlust tyckes den i Württemberg ge i alla fall, en förlust som väl, såsom utskottet säger, måste täckas af godstrafiken.

Men därför att persontrafiken ger förlust i Württemberg, behöfver den ingalunda ge förlust i Sverige. Det kan finnas olika förhållanden, som föranleda ett annat resultat. Utskottet synes närmast hafva haft den uppfattningen, att förlusten i Sverige borde blifva större; men man kan påpeka ett par omständigheter, som tillsammans leda till ett helt annat resultat.

Den ena är, att de Württembergiska statsbanorna hafva större ränta att laborera med än de svenska. Under det att inkomsterna för de båda näten de år, som beräkningarna afse, äro nästan desamma (Württemberg 1899 15,3 millioner kronor för persontrafik, 28,7 millioner kronor för öfrig trafik, Sverige resp. 15,1 och 29,5 millioner kronor), uppgick räntan å anläggningskapitalet för de svenska statsbanorna efter 3,5 procent till 13.449,000 kronor eller 15,130,000 mark, för de Württembergiska efter den där antagna räntefoten 3,54 procent till 19,945,000 mark. Hade man i Württemberg haft samma låga ränta som vi, så skulle persontrafikens samtliga kostnader där hafva uppgått till endast 17,456,000 mark, eller endast 293,000 mark mer än inkomsterna; och därmed äro vi nere i en så ringa skillnad gent emot resultatet för Sverige, 154,000 kronors öfverskott, att den till fullo kan förklaras af de många tillfälliga olikheter i de båda järnvägsnätens förhållanden, som man ju utan vidare inser måste förefinnas.

En omständighet som också är att märka är, att det råder en stor skillnad i Sverige och Württemberg i afseende på det antal godsvagnar, som gå fullastade och tomma. Här i Sverige är nämligen förhållandet det, att de stora och tunga varorna från Norrland söderut skickas i öppna vagnar, som ofta gå tomma tillbaka, under det att varorna från Södra Sverige till Norrland försändas i täckta vagnar, som måste gå tomma ned från Norrland. Detta inverkar på kalkylen, så att man faktiskt erhåller det resultat, som järnvägsstyrelsen kommit till.

Till sist anser utskottets majoritet, att den nuvarande taxan förorsakar, att den förut otillfredsställande afkastningen försämrar. Som herrarne veta, har järnvägsstyrelsen byggt sin tariff på 1901 års siffror och därvid kommit till det resultat, att det skulle uppstå en minskning i inkomsterna på 333,000 kronor men då har man också beräknat, att familjebiljetterna skulle bibehållas i sin föregående utsträckning. Sedermera gjorde man äfven kalkyler med användning af 1903 års siffror, och man kom så till det resultat, att minskningen i inkomsterna skulle belöpa sig endast till

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.
(Forts.)*

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.
(Fortis.)

118,000 kronor, under förutsättning att familjebiljetterna bibehölles på alla afstånd. Och när man sedan gjorde den förändringen, att familjebiljettsrayonen skulle inskränkas till 70 kilometer, har järnvägsstyrelsen beräknat, att detta skulle medföra en ökning i inkomsterna af cirka 150,000 kronor, hvadan enligt dessa siffror vi faktiskt skulle få se en ökning af inkomsterna med den nuvarande taxan i stället för den förut beräknade minskningen.

Jag anser mig härmed ha fullständigt vederlagt utskottets upplåtning, att kommittén och järnvägsstyrelsen utgått från en del för fördelaktiga grunder.

Men då uppstår den frågan, som kapten Wallenberg redan berört något: ha vi då under dessa fyra månader, som taxan varit i kraft, gjort några så rysliga erfarenheter, att vi, trots vi hafva endast två månaders statistik att tillgå, måste anhålla om en ofördröjlig revision af taxan? Så är ingalunda förhållandet. Och då jag går att visa detta, skall jag icke alla röra mig med siffror, som hafva förekommit i Svenska Dagbladet eller någon annan tidning, utan med officiella siffror, som föreligga från järnvägsstyrelsen. Och jag vill då meddela herrarne, att antalet resande under januari och februari detta år utgjorde icke mindre än 1,991,224, hvilket visar en ökning af 247,245 resande, däraf omkring 209,000 i tredje klass, i jämförelse med motsvarande månader i fjol. Inkomsterna af dessa resande utgjorde för januari och februari månader innevarande år kr. 2,138,937 mot kr. 2,060,637 i fjol, således en ökning i inkomsterna af persontrafiken under dessa två första de trafiksvagaste månaderna af icke mindre än kr. 78,300. Såvidt jag af dessa siffror kan finna, föreligger det icke någon som helst anledning att söka åstadkomma en förnyad revision af persontaxan i enlighet med de grunder, som utskottets majoritet anført, utan ber jag, herr talman, att få yrka bifall till den framställda reservationen.

Häruti instämde herrar *Branting*, *Karlsson* i Göteborg och *Berg* i Göteborg.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet Biesert: Herr talman, mina herrar! Dem af kammarens ledamöter, som möjligen icke hafva reda på de åtgärder, som Kungl. Maj:t vidtagit till förändring i hittills gällande bestämmelser rörande persontrafiken å statens järnvägar, ber jag att få upplysa om hvad som beslöts i konseljen den 27 april 1906. Beslutet innefattade först och främst nedsättning af resgodsaafgiften till ungefär samma belopp som före zontariffens införande, endast med den förändring, som nödvändiggöres däraf, att vi nu hafva zontariff. Det kan komma att skilja på några öre, kanske 10 öre på längre sträckor. Större blir skillnaden icke.

Vidare har genom detta Kungl. Maj:ts beslut borttagits bestämmelsen om minimiafgift för resgods, som hittills varit 25 öre. Före zontariffens införande fanns, som bekant, ingen mini-

miafgift stadgad. Det blir således nu samma förhållande som före zontariffens införande.

För det tredje har införts en förtydligad bestämmelse om att barn mellan 3 och 12 års ålder skola betala blott half afgift. Det har aldrig varit meningen, att det skulle vara annorlunda, men till följd af den otydliga affattningen af bestämmelsen har den på somliga håll tolkats så, att barn af denna ålder skulle få betala samma afgift som äldre. Genom den nu införda bestämmelsen har tydliggjorts, att så icke skall vara förhållandet, utan att barn skola betala endast half afgift.

Vidare är medgifven frihet att inom 20 zoner, d. v. s. 168 kilometer, afbryta resan hvar som helst utan någon afgift. Dessutom är införd en afgift af 50 öre, 75 öre och 1 kr. 25 öre, respektive 3:e, 2:a och 1:a klass, för afbrott i resa, då det går öfver 20 zoner, d. v. s. 168 kilometer. Detta gäller också be- träffande kupongbiljetter och kombinerade biljetter, för hvilka förut uppehåll icke var medgifvet å sträcka under 350 kilometer. Denna bestämmelse har Kungl. Maj:t infört i det tydliga syftet, att turisttrafiken icke måtte lida någon skada.

Slutligen vill jag nämna, att Kungl. Maj:t har frågan om ytterligare revision af persontariffen under allvarligt öfvervägande, men jag kan naturligtvis icke på sakens nuvarande ståndpunkt yttra mig om i hvilken riktning reformen kommer att gå. Naturligtvis kommer Riksdagens beslut att bli i väsentlig grad bestämmande för Kungl. Maj:t därvidlag. Så mycket vill jag dock nämna, att civilministern har under mycket starkt öfvervägande, hvilka åtgärder böra vidtagas för att i särskildt hög grad kunna åstadkomma billiga järnvägsresor kring större centra, städer, industrisamhällen och dylikt just för att gifva så stor fart som möjligt åt egnahemsrörelsen. Detta var för öfrigt en förutsättning — jag nämner detta för egen del — som järnvägsrådet ansåg nödvändig, då det gällde att bestämma sig för en sådan sak som den antagna zontariffen med dess jämförelsevis höga afgifter för kortare sträckor. Emellertid tyckes det vara ådagalagdt, att det fordras alldeles särskilda anordningar, för att närtrafiken skall kunna blifva ordnad på ett fullt tillfredsställande sätt, och det är sådana särskilda anordningar, som civilministern, enligt hvad han meddelat mig, har under öfvervägande, och det finns i den vägen åtskilliga förslag. Jag vill med anledning af hvad herr Röing yttrade om närtrafiken på Stockholm—Västerås—Bergslagernas järnväg fästa uppmärksamheten på en omständighet, som för statens järnvägar i ganska hög grad försvårar sådana anordningar, som där äro vidtagna, och det är, särskildt hvad Stockholm och åtskilliga andra platser beträffar, den oerhörda trängsel, som råder närmast de stora hufvudcentra för trafiken. Innan man där får dubbelspår, kan man näppe- ligen vidtaga tillfredsställande anordningar för närtrafikens ordnande. Men det är ju så, att dubbelspår hålla på att utläggas på åtskilliga ställen, och på sådana platser komma svårigheterna snart nog att kunna afhjälpas. Hvad beträffar andra platser, där

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.
(Forts.)*

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.
(Forts.)

det icke är fråga om att anlägga dubbelspår, så äro, som jag nyss antydt, åtskilliga förslag å bane, som afse att afhjälpa svårigheterna och få billigare och snabbare tåg inrättade.

Jag har velat lämna dessa upplysningar på uppdrag af civilministern, på det att det måtte stå klart för kammaren, hvilken ställning civilministern intagit och intager till denna fråga.

Herr Palme: Herr talman, mina herrar! Man märkte på herr Wallenbergs anförande, att han är en man, som är van att röra sig med mycket stora siffror. Millionerna rullade för våra öron, när han försökte uppdraga en svartmålning af huru det i framtiden skall te sig med våra stackars statsjärnvägars ekonomi. Jag skulle också härvid kunna komma med litet siffror, men jag tror, att vi i detta fall kunna låta hvar dag hafva sin omsorg, och jag föreställer mig, att när den tid kommer, då det gäller nya utgifter för statens järnvägar, vi väl få tillfälle att taga dessa utgifter i öfvervägande. Talaren är van vid stora siffror, och stora siffror hafva också framgått af det osedvanligt vidlyftiga utskottsbetänkande, som här föreligger, ett utskottsbetänkande, som erbjuder ett i hög grad anmärkningsvärdt vittnesbörd om det intresse, hvarmed kammarens tredje tillfälliga utskott gått till sitt värf, och om den flit, som det därpå nedlagt. Ty äfven om man tager i betraktande, att utskottet hållit på därmed nästan hela riksdagen och äfven om man tager i betraktande, att det särskildt engagerat en sakkunnig sekreterare, så är det verkligen en synnerligen vacker — hur skall jag kalla det? — specimination. Skada blott att resultatet icke helt och hållet motsvarar de vackra ansträngningarna, men det måste ju alltid bliiva så, när, såsom jag anser här vara fallet, den förutfattade meningen fått väl mycket spela in på de undersökningar man gjort. Jag är lifligt förvissad därom, att utskottets majoritet gått till sitt värf med en uppriktig vilja att få ett opartiskt resultat, men å andra sidan kan jag och säkerligen mången med mig icke undgå att tycka, att detta utskottsbetänkande gifver intryck af att vara en skickligt gjord bevisföring för en på förhand uppställd tes. Och denna tes lyder: godstrafiken är hufvudsaken; godstrafiktaxornas sänkning är sålunda af yttersta vikt; däremot är persontrafikens öde ur nationalekonomisk synpunkt af mindre betydelse.

Man har sagt, och föregående talare hafva framhållit detsamma, att utskottet varit mycket välvilligt stämdt mot motionärernas önskemål och sökt att i ganska hög grad gå dessa önskningsmål till mötes. Jag kan för min del icke finna, att så har varit förhållandet. Motionärerna ha begärt en fullt opartisk utredning af hela denna sak, men utskottet föreslår en utredning efter vissa af utskottet uppställda grundlinjer, som utskottet själf alldeles tydligt menar skola mynna ut i en förhöjning af persontrafiktaxorna. Motionärerna önska, att, intill dess utredningen är färdig, samtliga de utväxter, hvarigenom kungl. järnvägsstyrelsen med ena handen tager igen, hvad den gifver med den andra, skola

träda ur gällande kraft. Utskottet vill blott afgifva definitivt förslag om ett par lindringar. Rent tillstyrkande har utskottet i sin kläm endast uttalat sig i ett par frågor rörande resgodset, men jag vill erinra därom, att det, då utskottets betänkande undertecknades, redan dunstat ut, att ett sådant beslut skulle emanera. Rent afslag har tillstyrkts i fråga om den föreslagna utsträckningen af familjebiljetternas rayon och detta enligt mitt förmenande med skäl, och likaså i fråga om borttagandet af höjningen i priset på sofvagnsbiljetterna. Vidare förekomma i motiveringen beträffande åtskilliga af motionärernas förslag uttalanden, att de endast delvis och med vissa inskränkningar synas böra förordas. Hvad sålunda i fråga om borttagande af det nya systemets utväxter förordas i utskottets kläm, synes mig vara synnerligen minimalt och utan mycket stort värde, och motiveringen gör åtminstone på mig på sina ställen mycket intryck af att vara mera ett ängsligt försvar för järnvägsstyrelsens klandrade åtgärder än ett kraftigt försök att råda bot för ett stort, berättigadt och mycket allmänt missnöje.

Beträffande nu den rätt vidlyftiga af utskottet meddelade statistiken och de invecklade beräkningar, som förekomma i utskottets betänkande, så vill jag säga, att jag däri observerat några ofullständigheter eller felaktigheter — huru man nu vill kalla det —, som anförts såsom grund för slutsatser, som man alldeles icke af dem kan draga. Jag vill anföra några exempel härpå.

Utskottet tvekar ej att vilja försvara den fullständigt vilseledande jämförelsen mellan å ena sidan de nya tarifferna och å andra sidan de gamla enkelbiljetterna, och för att kunna göra detta tager utskottet sin tillflykt till statistiken från år 1896, en statistik således, som är af äldre datum än de allra flesta af de särskilda medgifvanden, som så småningom visat sig hafva blifvit regel i vår järnvägstrafik. Utskottet öfvergår sedermera till den riktigare jämförelsen mellan å ena sidan den nya tariffen och å andra sidan halfva priset på tur- och returbiljett. Men för att göra jämförelsen vackrare för det nya systemet tager utskottet med afstånd ända upp till 800 km., ehuru 800 km. är ett så långt afstånd, att det är mycket svårt att tänka sig en sammanhängande järnvägsresa på 800 km., utan att man kommer så långt upp åt Norrland, att man förut skulle på en sådan resa hafva tillämpat den särskilda norrlandstariffen, hvarför jämförelsen gifvetvis bort hafva upptagit äfven denna tariff.

När det gäller att bevisa riktigheten af högre sofvagnsbiljetter meddelar utskottet en jämförelse med tyska förhållanden, men utskottet fäster icke uppmärksamheten på, att i Sverige sofvagnsafgifter i första klass äro obligatoriska. Köper man nämligen här biljett till första klass på nattåg, måste man också köpa sofvagnsbiljett. Så långt har man icke gått i Tyskland, och därför blir jämförelsen i viss mån haltande.

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resgodstaxa.
(Forts.)*

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.
(Forts.)

På sid. 92 meddelar utskottet en tabell öfver våra gamla och nya tariffer, jämförda med tarifferna i ett mycket stort antal länder, och utskottet vill naturligtvis därmed ådagalägga, att våra nya tariffer icke äro för höga. Jo, därmed förhåller sig så, att i Belgien, Finland, Norge, Ungern, Österrike och delvis i Danmark och Ryssland äro taxorna lägre än i Sverige, men i England, Frankrike och Preussen äro taxorna högre. Men nu vet man, att Frankrike och England äro privatbaneländer, där staten har mycket litet inflytande öfver järnvägstaxorna och likaledes vet man, att i Tyskland finnas en mängd undantagstariffer, hvilka delvis förtaga verkan af de dyra tarifferna därstädes.

Utskottet vänder sig också mot motionärernas framhållande af det oriktiga i att lägga 1901 års järnvägsstatistik såsom grund för beräkningarna. Jag vill icke närmare ingå på något bemötande af detta, ty utskottet gifver enligt mitt förmenande icke ett enda talande skäl för sin opposition mot hvad motionärerna här framhållit. Emellertid är det härvid en annan sak att tänka på. Utskottet säger nämligen i detta sammanhang, att om 1901 års siffror tillämpas, skulle det uppstå en brist på 330,000 kronor och efter 1903 års siffror en brist på 118,000 kronor. Men det har ju dock nyss blifvit upplyst därom, att detta var utan att taga i betraktande inskränkningarna utaf familjebiljetternas giltighet. Tar man detta i betraktande, så medför detta en inkomst af 150,000 kronor, och då blir det enligt 1903 års siffror behållning i stället för förlust.

Likaledes hade man kunnat vänta, att utskottet, då det gjort sig så mycket besvär med en utredning, äfven skulle något sysslat med det mycket lyckade försök till zontariffens tillämpning, som vi sett på bergslagsbanan. Där tror jag belåtenheten såväl för järnvägen som bland trafikanterna är allmän.

Likaledes hade det varit af intresse, om, då nu så fullständiga undersökningar gjorts, utskottet tagit något i öfvervägande samtrafiken med andra järnvägar. Det finnes vid gods försändelse en fallande taxa tillämpad vid samtrafik mellan statens järnvägar och enskilda järnvägar. Hvad har då gifvit kungl. järnvägsstyrelsen anledning att svara nekande på en af järnvägsföreningens styrelse gjord framställning, att zontaxa skulle med genomgående zoneräkning tillämpas på persontrafiken mellan statens och de enskilda järnvägarna? Jag erinrar om, hurusom på detta vis det kan vara billigare att resa från Stockholm till Halmstad via Göteborg än den kortaste vägen via Nässjö öfver Halmstad—Nässjö järnväg.

Jag vill icke trötta herrarne ytterligare med att framlägga någon vidare kritik öfver en hel del af de uppgifter, som förekomma i utskottets betänkande. Men jag tror, att det varit klokt af utskottet, om det velat bevisa mindre, ty då hade det kanske kunnat bevisa mera. Jag vill blott tillägga något om det centrala i utskottets bevisföring, nämligen den vidlyftiga uträkning af kostnadsfrågan, som där finnes. Det är ju alldeles tydligt, att själfkostnadsberäkningen vid järnvägsdrift hör till de

mest vanskliga uppgifter, som kunna föreligga. Detta medgifves också af utskottet, som yttrar:

»Kostnaderna för ett visst bestämdt tåg kunna icke beräknas särskildt, enär till de uteslutande för detta tåg uppkommande kostnaderna bära läggas kostnader för banunderhåll, slitning af materielen, förvaltning, banbevakning, stationer och stationspersonal m. m., hvilka kostnader icke kunna beräknas särskildt för hvarje tåg. Ännu mindre kan man beräkna kostnaden för transporterandet af en enda person utan måste man nöja sig med att beräkna genomsnittskostnaderna för en persons transporterande viss väglängd och dessa till och med delvis endast på grund af uppskattning, emedan kostnaderna för gods- och personbefordran icke kunna i alla delar med säkerhet skiljas från hvarandra. Hvarje beräkning af självkostnaderna för personbefordringen måste till en del stödja sig på antaganden och kan sålunda gifva anledning till anmärkningar mot detaljerna.»

Saken är ju den, att alla kostnader vid järnvägsdrift äro mer eller mindre genomsnittskostnader, med andra ord kostnaderna uppstå icke för särskilda trafikgrupper utan för dem gemensamt. Hvarje s. k. kostnadsberäkning beror därför ytterst på huru man önskar, att de särskilda trafikgrupperna skola belastas, och är därför i och för sig så att säga en lämplighetsfråga. Att söka bygga på de verkliga kostnaderna för hvarje särskild trafikant är därför mer eller mindre en utopi. Tariffbildningen är således enligt mitt förmenande öfver hufvud mindre en räknefråga, än man skulle vara frestad att tro. Det är en konst, som främst fordrar godt praktiskt omdöme och ekonomisk bildning. Om vi se efter, hvar vi i sådant afseende ha mest att lära, så är det ett egendomligt folkpsykologiskt faktum, att man hos de praktiska anglosaksarne, engelsmännen och amerikanarne, finner en synnerligen obetydlig litteratur rörande alla dessa invecklade tariffberäkningar och deras grund, medan den tyska litteraturen på detta område är synnerligen utvecklad. Jag tror dock icke, att de tyska järnvägarna äro ekonomiskt sedt mera praktiskt skötta än de engelska och amerikanska. Utan att nu förringa de tyska, djupgående, teoretiska undersökningarna, så föreställer jag mig, att rörande tariffen såväl som rörande så mycket annat i det praktiska lifvet, måste man gå steg för steg försöksvis, man måste känna sig för och så småningom komma fram. Det gäller att noggrant undersöka verkan af hvarje förändring i tariffen och så utnyttja de vunna erfarenheterna. Trots alla svårigheter vid dessa beräkningar, svårigheter, som utskottet själf erkänt, tar sig emellertid utskottet nu före att undersöka metoden för den fördelning på person- och godstrafiken, som järnvägsstyrelsen år 1903 gjorde. Utskottet har visserligen i sak endast kunnat framhålla, att kostnaden för natttåg borde mera, än som då skedde, läggas på persontrafiken. Men utskottet har dock inhämtat så mycket lärdom ur de tyska järnbaneförvaltningarnas föreningstidning, att utskottet kommit till en helt annan uppfattning rörande persontrafikens förmåga att bära sina

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resagodstaxa.
(Forts.)*

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resgodstaxa.*

(Forts.)

kostnader, än den som för närvarande synes vara gängse hos oss. Utskottet säger, att det torde icke råda mer än en mening därom, att godstrafiken ur nationalekonomisk synpunkt är viktigare än persontrafiken. Därom kunna nog de lärde tvista. Jag är icke så viss därpå som utskottet. Emellertid uttalar utskottet den sanningen, att i industrikretsar anser man för närvarande det föreliggande ett verkligt behof af att nedsättning i afseende på afgifterna för godsbefordran måtte kunna beredas. Hur skulle nu detta kunna hjälpas? Jo, menar utskottet, genom att sänka godsfrakterna. För att nu kunna bedöma denna fråga, föreställer jag mig, att kammarens ledamöter ha mera förtroende för järnvägsstyrelsens utredning än för utskottets tyska tidning. Järnvägsstyrelsen framhåller, att persontrafiken år 1903 lämnade ett öfverskott af 154,000 kronor samt godstrafiken en förlust af i det allra närmaste 5 millioner kronor. Då så är förhållandet, och vi måste ju tro det, till dess motsatsen blifvit oss visad, så är det svårt att förstå utskottets sätt att resonera. Utskottet säger, att utskottet har lika litet som motionärerna kunnat ingå på någon fullständig granskning af de beräkningar, på hvilka den nu gällande persontariffen är fotad, och kan sålunda icke uttala någon på bevis stödd öfvertygelse beträffande hållbarheten af dessa grunder. Men utskottet anser sig emellertid hafva påvisat, att järnvägsstyrelsen vid fördelningen af kostnaderna mellan person- och godstrafiken räknat persontrafikens kostnader alltför lågt. Än ytterligare framhåller utskottet, hurusom en sänkning af personbiljettprisen skulle komma att utgöra hinder för beredande af nedsättningar i frakterna för nationalekonomiskt viktiga godstransporter, något som för landet i dess helhet måste anses vara af vida större betydelse än nedsättningar i biljettafgifterna i allmänhet. Där ha vi således utskottets bevisföring. Järnvägsstyrelsens utredning är missgynnande för godstrafiken. Därför underkännes dess resultat. Godstrafiken måste få lägre frakter. Därför måste vi ha en utredning för att se, om vi icke kunna hämta litet mera vinst af persontrafiken, och därmed äro vi inne på de grundlinjer, som utskottet uppdragit för den utredning, utskottet vill ha, och hvarför utskottet vill, att sänkning i främsta rummet vidtages å frakten för godsförsändelser, som kunna anses vara af nationalekonomisk betydelse.

Ja, nu sade herr Wallenberg, att förut ha motionärerna begärt en utredning. När nu utskottet vill vara med om en utredning efter denna bevisföring, då vilja motionärerna icke vara med därom. Jo, en utredning vilja nog vi motionärer ha, men vi vilja ha en fullt opartisk, tendensfri utredning och icke en utredning efter de grundlinjer, som utskottet har uppdragit.

Innan jag slutar, vill jag påpeka ännu en sak. Utskottet har icke annat än i ett ganska kort förbigående behandlat de mycket viktiga påpekanden, som motionärerna gjort med afseende på den statistik, som ligger till grund för den nuvarande taxan. De påpeka nämligen, att det är någonting helt annat

norrlandstrafiken än med det öfriga landets trafik. Vi ha ju sett utaf en redogörelse, som lämnades i motionen, hurusom södra Sveriges — söder om Storvik — järnvägar buro sig och förräntade sig mycket bra, medan de norrländska järnvägarna icke kunde bära sin ränta.

Nu har utskottet, oaktadt utskottet väl säger, att det under sitt arbete har erhållit meddelanden om, att motionärerna icke afsett, att det för Norrland skulle bli högre taxa, ställt en icke oväsentlig del af sin bevisföring i denna fråga just så, som om motionärerna velat ha en högre taxa för Norrland än för öfriga Sverige. Motionärerna ha velat få en utredning angående kostnaderna för persontrafiken på södra Sveriges järnvägar. De därur härledda taxorna kunna sedan tillämpas äfven på Norrland, och sedan må det gå, så godt det kan för de norrländska banornas rentabilitet. Då den norrländska järnvägen beslöts, var det utan tanke på, att denna järnväg i öfverskådlig tid skulle bära sig. Det var det stora fosterländska intresset, som därvid spelade in, och icke den tanken att denna järnväg skulle förränta sig. Om vi nu ovillkorligen fordra, att den norrländska järnvägen skall på tillfredsställande sätt förränta sig, då, mina herrar, ber jag att få fästa uppmärksamheten på ett järnvägsförslag, som inom kort torde framkomma, nämligen den stora inlandsbanan. Fordra vi med den bevisföring, som utskottet här förebragt, att norrlandsbanan skall förränta sig, och bortse vi från de stora fosterländska synpunkterna och fästa vi oss endast vid de järnvägsfinansiella, ja, då är därmed förkastelsesdomen fälld öfver hela den inlandsbana, som mängen af oss hoppas skola blifva en verklighet.

Herr talman, jag anhåller att få yrka bifall till reservationen.

Herr Juhlin: Herr talman! Efter de vidlyftiga anföranden, som blifvit hållna i den föreliggande frågan, skall jag icke länge upptaga herrarnes tid. Men såsom medundertecknare af motionen anser jag mig berättigad att säga några få ord synnerligast som den provins, som jag tillhör, genom den nya tariffen har blifvit på ett ganska oskäligt sätt beskattad. Jag förmodar, att samtliga motionärerna icke haft en aflägsen tanke på, att deras framställning skulle föranleda ett så vidlyftigt arbete som det här föreliggande, som mera liknar en hufvudtitel än ett utskottsbetänkande. Man må nu gifva allt erkännande åt utskottet, som nedlagt ett så vidlyftigt arbete i det föreliggande ärendet, men icke tror jag, att motionärerna hafva någon anledning att uttrycka sin tacksamhet till utskottet, snarare då till kungl. järnvägsstyrelsen.

Jag vill icke inlåta mig på att följa utskottet här i dess framställningar, ty jag har icke blifvit riktigt klok på, hvad man vill, med undantag af att man synes anse, att priserna bort snarare höjas än sänkas. För min del har jag den uppfattningen, och den tror jag hela svenska folket hade, att, då det var fråga om att få en reform genomförd i järnvägstaxorna, man hade tänkt sig

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resesgodstaxa.
(Forts.)*

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resagodstaxa.*

(Forts.)

åtminstone möjligheten af, att det skulle blifva billigare än det var förut, och jag tror icke att det var någon, som tänkte — ty något sådant förefaller mig omöjligt — att det skulle blifva dyrare. Nu är jag visserligen af den åsikten, att, om det är nödvändigt för järnvägen ur finansiell synpunkt och landet så kräfver, man bör ikläda sig, såframt också andra göra det, en förhöjd afgift för att blifva befordrad på järnväg. Men om detta skall göras så, att en landsdel skall beskattas till förmån för en annan, så ligger däri enligt min tanke något i hög grad orättvist. Jag skall genast visa för herrarne, huru priserna ställa sig för resa på icke längre sträcka än 134 kilometer d. v. s. mellan Stockholm och Katrineholm eller, för att taga en ännu kortare sträcka, från Stockholm till Flen. Jag skall icke taga hänsyn till det billiga sätt, hvarpå man förut kunde färdas, då man fick köpa s. k. familjebiljett. Ty dessa lära ju i hög grad hafva missbrukats, och det kan därför hafva fog för sig, att man ville hafva bort dem. Men då synes mig i allt fall icke hafva varit omöjligt att räkna ut kostnaderna så, att icke vissa delar i landet fått en förhöjd taxa, som uppgår ända till 25 %. Denna förhöjning belöper sig uteslutande på snälltågsavgifter. Då jag förut kunde resa till Katrineholm tur- och retur för 7 kr. 5 öre tredje klass, så kostar det nu fram och tillbaka 6 kr. 80 öre. Sålunda 25 öre billigare enligt zontariff. Men om jag använde familjebiljett, blef priset genast väsentligt billigare, d. v. s. 3 kr. 20 öre vill jag minnas för resa fram och tillbaka. Men om jag nu lägger till snälltågsavgiften, som är 1 kr., oafsedt huru långt man reser, så blir kostnaden 25 % dyrare mellan dessa platser. Och det lära herrarne förstå, att det icke är så synnerligen angenämt, att en hel provins skall beskattas på detta sätt, därför att de, som bo långt borta och synnerligast de, som skola lämna landet, skola kunna få fara för några ören billigare. Nu är det så, att i Södermanland hafva vi mycket stora förbindelser med Stockholm och behöfva göra täta resor dit. Då kan man säga: låt bli att använda snälltåg. Ja, det är godt och väl. Men om man värderar tiden mera kanske än dessa afgifter äro värda, så betalar man dem hellre än man utsätter sig för obehaget att sitta på blandadt tåg eller godståg en hel dag. Och detta så mycket mer som järnvägsstyrelsen för fram sex snälltåg i Södermanland i hvardera riktningen per dag och endast ett persontåg, som lämnar Stockholm klockan 7 eller 8 på morgonen. Man har då icke tid att uträtta affärer före afresan, som man i de flesta fall behöfver. Nu var det ett glädjande meddelande, som vi nyss hörde från statsrådsbänken, att regeringen på eget initiativ vidtagit vissa åtgärder för att förmildra olägenheterna af den nu gällande taxan. Och min förhoppning står hufvudsakligast till regeringen, att den skall, då den närmare får betänka denna sak, finna anledning att åtminstone i någon mån mildra dessa olägenheter, som isynnerhet vi få dragas med enligt den här nya taxan. Jag kan icke heller förstå, att järnvägen har några enskilda extra kostnader

för att tillåta resande att medfölja dessa snälltåg på en sträcka af 100—200 kilometer. Som bekant, är det bestämdt, att de snabbgående snälltågen icke få medtaga tredje klassens passagerare på kortare sträcka än 100 kilometer. Jag har för min del rest flere hundra gånger denna sträcka och med undantag för högtider och skolornas avslutning och begynnelse äro icke tågen fullsatta. Många gånger har jag haft egen kupé och kan ej förstå, hvarför man skall beskattas särskildt därför att man medföljer dessa tåg. Om de vore fullsatta eller det medförde olägenheter för de resande, kunde jag förstå det, men nu kan jag ej förstå annat än att det är en oskäligen beskattning till förmån för dem, som ärna lämna landet eller resa på mycket stora sträckor inom landet.

Herr talman, jag har ej något yrkande att göra. Jag anser nämligen, att detta reservanternas förslag är af föga bättre innehåll än utskottets. Om man skall vidtaga en sådan åtgärd att sänka snälltågsafgiften för afstånd till och med 72 kilometer, så anser jag, att man vunnit ganska litet. Som jag sade förut, stanna de flesta tåg, som gå söderut, icke på en sådan sträcka och därför blir en sådan åtgärd alldeles betydelselös.

Min förhoppning står till regeringen, att den skall vidtaga åtgärder för att mildra dessa olägenheter.

Herr Wallenberg: Herr talman! Här har varit så många järnvägssaker bragta på tal, så att, om man skulle gifva sig in på allt detta, vi knappast i dag skulle blifva färdiga med detta betänkandet. Jag skall därför icke ingå i svaromål på de uttalanden, som gjorts af herrar Röing och Palme, annat än i ett par punkter, som jag skall söka att i någon mån gendrifva.

Herr Röing berörde den Würtembergska metoden, men förbisåg därvid en viktig sak. Den Würtembergska metoden, som kom till stånd 1901 och som icke kom i fackpressen förr än 1902, gjorde sig icke genast så gällande, att man kunnat bilda sig ett tillräckligt omdöme om densamma, hvarför icke skäl förefanns, att i Sverige 1903 genast följa den metoden. Men hr Röing hade bort upplysa om, att man numera äger större erfarenhet om den metoden, ty 1903 och 1904 följde man i Sachsen den Würtembergska metoden till punkt och pricka och begagnade sig af dess resultat. Jag bemärker äfven, att herr Röing vidgick i sitt anförande, att man i järnvägsstyrelsen, då man begagnade sig af den Würtembergska metoden, företagit åtskilliga ändringar i fråga om det program, som legat till grund vid dess användning af den Würtembergska metoden. Men då är det alldeles påtagligt att man skall få annat resultat, än man fått i Würtemberg och Sachsen genom samma metod. Emellertid tror jag, att denna metod har sådant anseende, att man har allt skäl att följa den och tro på de resultat, som erhållas af den samma.

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.
(Forts.)*

Herr Palme sökte vara ganska elak mot utskottets betänkande, när han sökte göra gällande, att utskottet haft en förutfattad mening, när det gick att skriva detta betänkandet. Likaså sade han, att det innehöll en skickligt gjord bevisföring för en förut gjord tes. Mina herrar, det är väl ganska illa, att man skall få sådana förebräelser. Utskottet har sökt göra så godt det kunnat och har aldrig sökt göra sig gällande som järnvägsauktoritet. Men utskottet har gjort sig möda att läsa mycket af hvad som kunnat inhämtas från andra länders erfarenhet, och det är på grund häraf som utskottet tror, att det vore det klokaste, att Riksdagen företoge en revision af nu gällande tariffer. Herr Palme framhöll vidare, att, när utskottet hade sysslat så mycket med den här frågan, utskottet bort omförmåla, att bergslagsbanan infört zontariff. Ja, det kunde utskottet gjort — den saken är ej obekant för utskottet. Men utskottet ansåg icke, att detta hade tillämpning på den nu föreliggande frågan, därför att detta zontariffsystem utgår från helt andra förutsättningar än dem, som för statens järnvägar borde vara vägledande. Herr Palme har sig kanske icke bekant, att grundpriset vid bergslagsbanan är 3,3 öre således betydligt högre än grundpriset i vårt nu gällande zontariffsystem, som är 2,5 öre. Herr Palme har kanske icke heller sig bekant, att bergslagsbanans zontariff är så anordnad, att den faller mycket skarpare än statsbanornas tariff. Bergslagsbanan har gjort detta på grund af dess skarpa konkurrens med statsbanorna och för att förmå personer, som skola resa från Stockholm till Göteborg eller tvärtom, fara med bergslagsbanan. Därför har man på denna bana anordnat en zontariff med en mycket starkt fallande skala — för att man skall kunna konkurrera med statsbanan. Ty man resonerar som så, att, lika gärna som man kör vagnarna tomma och icke får med de resande, som man skulle få, om man nedsatte afgifterna, lika så gärna tager man med dem för mycket billigt pris. Icke är det någon förebild i afseende å den sak, som vi nu hafva att här tala om.

Herr Palme berörde vidare, att han ansåg detta utskotts-betänkande vara ett vänskapligt försvar för järnvägsstyrelsen, i stället för att det borde vara ett kraftigt inlägg i fråga om det allmänna missnöjet. Utskottet har nog ansett, att det har varit bäst att taga saken objektivt. Nog har utskottet sett, att det här har varit ett och annat, som varit att anmärka i fråga om det, som järnvägsstyrelsen uttalat, eller i fråga om de åtgärder, som järnvägsstyrelsen har anordnat. Men å andra sidan har utskottet ansett, att det icke borde särskildt skarpt nagelfaras, då utskottet varit medvetet om, att misstag äfven förekommit i alla andra länder, där man gjort försök med dessa nedsatta zontariffer. Det har således syntts utskottet orimligt att begära, att det skulle vara bättre här än på andra håll. Det är därför, som utskottet icke har ansett, att det varit fog för att använda några hårda ord. I alla fall har utskottet förmenat, att icke användandet af hårda ord kunnat bidraga till närmare belysning af frågan, utan utskottet har

snarare bemödat sig om att söka sakligt tränga in i ärendet, för att kunna gifva kammaren den bästa möjliga redogörelse för och ledning i att bedöma detsamma.

Herr Röing omförmälde äfven, att man hade en fördelaktig erfarenhet af de föregående fyra månaderna. Det uttalandet står ju i fullkomlig strid med hvad jag förut nämnt. Och jag vill därför omförmåla, att mina siffror grunda sig på statens järnvägars officiella rapporter för månaderna januari och februari. Några sådana för mars månad har jag icke sett, och jag kan således icke därutaf draga någon slutsats. Emellertid synes det mig, att kammaren borde allvarligen taga i betraktande, huruvida icke kammaren bör ställa sig på utskottsmajoritetens sida i fråga om den nu begärda utredningen. Vi hörde nyss från regeringsbanken, att regeringen å sin sida önskade en sådan utredning, och jag kan icke heller se annat, än att det vore en omyndighetsförklaring från Riksdagens sida för Riksdagen själf, om Riksdagen nu skulle låta järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:ts regering företaga dessa reformer, i den mån de själfva finna sådant lämpligt, utan att Riksdagen egentligen skulle lägga sig i saken. Komme sedermera reformer å bane, som kanske icke vore af den art, som Riksdagen själf önskat, har Riksdagen ingenting att säga, utan då får allt Riksdagen nöja sig med de resultat, som framkommit. Men särskildt när det har blifvit uttaladt, att afsikten vore att låta en blifvande utredning omfatta synnerligast sådana förhållanden, som rörde lokaltrafiken och som kunde befrämja egnahemsrörelsen, tror jag, att det vore utaf vikt, att Riksdagen anslöte sig till den mening, att en utredning omedelbarligen borde företagas.

Jag anhåller, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan i första punkten, moment a).

Herr Warburg: Herr talman, mina herrar! Det är ju icke fullt så frestande att taga till orda i denna debatt, då det gäller om kammaren detsamma, som utskottet sagt om platsbesättningen å de utländska järnvägarna, att den svårigen kan uppdrivas öfver 26 procent. Men då jag råkar vara en af de motionärer, som hafva något skäl att klaga, icke öfver den utförliga och grundliga behandling, som motionen har fått, men väl däröfver att motionen så länge har fått ligga på utskottets bord, att man ju med något skäl kan säga, att det egentligen icke är mycken utsikt att få något riksdagsuttalande till stånd, så tillåter jag mig i alla fall att blott under ett par minuter få fästa uppmärksamheten på ett par saker, som i detta utskottsbetänkande syns mig oriktiga.

Det är 75 motionärer, och utskottsbetänkandet är 300 sidor. Alltså kanske jag får lof att taga fyra sidor på min lott. Och är det då särskildt sidorna 96 och 97 och 123 och 124, hvilka jag skall be att få fästa mig vid. Sidorna 96 och 97 röra sofvagnsplatserna. Jag vet mycket väl, att jag talar i en uti viss mån förloxad sak, eftersom ingen af reservanterna har upptagit denna sida af saken. Men detta oakadt kan jag icke låta utskottets på-

Ang. revision af statens järnvägars person- och resegodstaxa.
(Forts.)

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.
(Forts.)

stående stå oemotsagda, emedan de, för att begagna ett lindrigt uttryck, icke äro med verkliga förhållandet öfverensstämmande. Det säges, i en jämförelse med förhållandena i utlandet, att sofvagnsaigifterna i första klass visserligen äro något högre än i utlandet. Ja, de äro icke blott något högre, utan de äro betydligt högre därför, att — bortsett från extra snälltågsafgift — sofvagnstväng existerar i första klass här i Sverige, under det att den, som reser i utlandet och icke vill begagna sofvagn i första klass, har full frihet därtill. Och jag kan icke förstå, att utskottet, som har ägnat så många detaljer sin uppmärksamhet, icke ändå har haft öppen blick för en så pass viktig synpunkt och ett så pass viktigt tillägg. Vidare ber jag också att få fästa uppmärksamheten därpå, att det icke är riktigt, när en jämförelse göres med lyxtågen i utlandet och det säges, att tilläggspriset för sofvagnsplatserna i lyxvagnarna i utlandet »i allmänhet är dubbelt så högt som afgiften för sofplats i första klass å de svenska statsbanorna». Men detta är icke sant. Jag betalar för sofplats i lyxvagn mellan Köln och Paris 13:50 mark. Det är alltså ungefär 12 kronor. Jag betalar för sofplats i lyxtåg mellan Berlin och München 15 mark. Det är ungefär 13 kronor 50 öre. Huru det kan sägas vara ungefär dubbelt mot 10 kronor, som jag får betala äfven för en betydligt kortare sträcka här i Sverige, t. ex. mellan Stockholm och Göteborg, det går öfver min förmåga att handskas med siffror. Lyxtågen i utlandet äro dessutom, som bekant, alldeles särskildt snabbgående. Nu kan här i alla fall sägas, att de, som resa i första klass sofvagn, i allmänhet äro folk, som hafva god råd. Man måste väl dock säga, att sofvagnarna icke alltid tagas för nöjes skull, utan därför att man har arbete nästa dag, och att man icke kan utföra ett ansträngande arbete nästa dag, om man låter sig inhysas med två och tre andra i samma vagn. Det är alltså icke uteslutande »lyx», utan det kan verkligen vara till afsevärdt arbetsgagn, att man begagnar dylika förmåner. Nu vill jag gärna medgifva, att detta icke är en kardinalpunkt i betänkan- det. Men rätt skall vara rätt. Den gjorda jämförelsen mellan andra klass sofvagn här i landet och i utlandet är icke heller träffande. Jag för min del har åtminstone funnit, att sofplatserna i utlandet, där det sällan är mer än två, som få ligga tillsammans, äro bättre än här hos oss, där man får ligga tillsammans med tre andra, hvilket är något i sanitärt hänseende otillfredsställande och särskildt i afseende å möjligheten att hafva verksamhet dagen efter i hög grad störande. Detta är en sak. Jag skall vidare be att få fästa uppmärksamheten vid en annan, nämligen att utskottet alldeles förtegit de tilläggsafgifter, som de svenska statsbanorna, utan exempel från någon annan utländsk järnvägsförvaltning, mig veterligen, tager för lakan. När jag reser i utlandet, så får jag en ordentligt bäddad säng, och därtill hör, såsom ju alla veta, lakan. Här åter anses det såsom en synnerlig förmån, att man får lakan, och man får därför betala en krona. Om jag öfver hufvud taget vill ligga i en bäddad säng, måste jag alltså

lägga till en krona till priset. Det kan nu sägas, att detta är en obetydlighet. Ja, det är det. Men hvarför har man icke sagt ut detta? Så länge man reste billigt och man blott fick betala fem kronor för sofplats i första klass och tre kronor för sofplats i andra klass, var det naturligt, att man icke klagade öfver, att man fick betala en krona för lakan. Men sedan sofvagnsafgifterna delvis kommit öfver prisen utomlands, inser jag icke, hvarför denna oegentlighet skall fortfara.

Så kommer det nu något ännu viktigare än sofplatshistorien, och det är just själfva kärnpunkten i afseende å beräkningen af statsbanornas rentabilitet. Utskottet tyckes ha ansett, att motionärerna skulle med sitt påpekande af den olika afkomstprocenten norr och söder om Storvik, velat förorda att trafikanterna skulle få betala mer å de norrländska bansträckorna än de förut hade fått betala. Men det har aldrig varit motionärernas mening, utan meningen har varit att göra gällande, att det icke är rättvist att, därför att banorna uppe i Norrland äro, enligt hvad motionärerna uttryckligen säga i sin motivering, byggda »i fullt medvetande om bristande rentabilitet under en oviss, men i hvarje fall lång tid framåt», denna brist skall påläggas trafikanterna söder om Storvik. Denna bristande rentabilitet hos vissa banor, som anlagts af nationalekonomiska och socialpolitiska skäl, bör i stort sedt drabba samtliga skattdragande. Om vi komma, såsom jag hoppas, att besluta Inlandsbanan i en snar framtid, skola vi då, därför att vi veta, att denna bana icke lönar sig, pålägga trafikanter i *andra delar af landet* ytterligare tunga, för att statsbanenätet i dess helhet skall visa en tillfredsställande medeltalsprocent? Det synes mig vara orimligt. När det gällde att köpa Västkustbanan, som då lönade sig ganska bra, talades det icke om, att denna banas trafikanter skulle bära utgifterna för mindre gifvande banor å andra orter.

Riksdagen har beslutat norrlandsbanor och åtskilliga andra banor i klart medvetande om, att de icke skola blifva fullt rentabla; de hafva byggts därför, att de tillfredsställa nationalekonomiska och strategiska intressen och behovet af uppodling af ett nytt land däruppe, men sannerligen icke för att straffa de trafikanter, som bo i södra delarna af landet. Det är därför jag anser, att detta resonemang är falskt, och att man måste se saken i ögonen såsom den är. Man kan icke, om man slår ihop två affärer, ställa så till, att den enas kunder få bära all den andras underbalans.

Med anledning af hvad jag nu anfört, skall jag be att få yrka bifall närmast till reservanternas förslag. Det kunde måhända synas onödigt att göra ett sådant uttalande, då denna fråga så länge legat på utskottets bord, att Kungl. Maj:t, som vi erfarit, tagit saken om hand, som det tycks, i afsikt att lösa den på ett sätt, som så vidt möjligt öfverensstämmer med motionärernas önskningsar. Då det emellertid gäller att uttala en mening i samma riktning ber jag att få yrka bifall till herr Bergendahls reservation.

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.
(Forts.)*

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstana.

(Forts.)

Herr Svensson i Skyllberg: Herr talman, mina herrar! Jag skall icke göra något uttalande i frågan om zontariff eller icke zontariff, ty efter mitt förmenande har den frågan mycket liten nationalekonomisk betydelse, med undantag af då den berör egna-hemsfrågan, ty denna fråga bör understödjas med alla lofliga medel, äfven om det sker med afsevärda uppoffringar från statens sida. Härvidlag måste man taga hänsyn till ortsbefolkningens intressen, och det synes mig bäst ske genom anordnande af lämpliga lokalförbindelser.

Jag har begärt ordet närmast med anledning af herr statsrådet och chefens för finansdepartementet yttrande, att frågan om billigare personbiljetter för närvarande vore under utredning i civildepartementet. Han antyde nämligen, om jag fattade honom rätt, att en nedsättning i allmänhet af biljettprisen kommer att ske. Jag vill uttala min bestämda mening, att denna revision af biljettprisen icke får ske så, att järnvägarnas afkastningsförmåga därigenom förminskas, och vi få igen den stora rabatten å biljettprisen på debetsedlarna. Jag tror ingen af oss kan vara med om, att de, som begagna sig af järnvägarna, skola få göra det på de öfriga skattdragandes bekostnad. Däriligger ju icke den minsta rättvisa, det kunna vi vara tämligen ense om. Utan skall en revision göras, bör den ske med det bestämda målet, att icke järnvägarnas afkastningsförmåga genom revisionen förminskas.

Jag vill vidare säga, att ännu viktigare än frågan om nedsättning af priset å personbiljetter är frågan om billigare godsfrakter, ty de kunna, om de äro klokt afvägda, på ett helt annat sätt gagna landets näringslif än nedsatta biljettpris.

Det är detta jag nu velat anmärka, och hoppas jag, att hänsyn tages därtill vid den behandling, för hvilken frågan nu är föremål. Jag har icke något yrkande att göra.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet Biesert: Herr talman, mina herrar! Då jag kan förstå af den siste ärade talarens yttrande, att slutorden i mitt anförande här på förmiddagen i någon mån missförståtts, skall jag be att få något tydligare säga, hvad jag menade. Sedan jag redogjort för det beslut, som Kungl. Maj:t fattat den 27 nästlidne april, menade jag ungefär följande: »Hvad i öfrigt beträffar reformer på detta område, har Kungl. Maj:t sådana under öfvervägande. Och särskildt har civilministern anförtrött mig, att åtskilliga planer finnas för att åstadkomma en billigare och bra närtrafik». Jag sade också, att jag naturligtvis icke i sakens nuvarande tillstånd kunde gå närmare in på de planer och idéer, som förefinnas, men att jag hade anledning att tro, det civilministern, såsom han anförtrödde mig, fortfarande arbetade med kraft på dessa planers realiserande. Någon allmän revision af tariffen har, såvidt mig är bekant, icke varit på tal inom regeringen; man har tänkt sig, att de värsta olägenheterna skulle vara afhjälpta genom beslutet den 27 april, och att den erfarenhet, man får under den närmaste tiden, skulle ligga

till grund för de ytterligare steg, som anses nödiga att taga, då det gäller reformer inom persontariffen. Någoting annat har jag icke menat.

Ang. revision af statens järnvägars person- och resegodstaxa.

(Forts.)

Herr Lindvall: Min afsikt hade varit att yttra mig mera i detalj om den nu föreliggande frågan, men då så många uppträd och utförligt behandlat densamma, skall jag fatta mig helt kort.

Jag anser det icke vara klokt af Riksdagen att, såsom utskottet föreslagit, anhålla om en revision af nu gällande zontariff. Denna taxa har nämligen gällt alltför kort tid, för att man skall kunna bilda sig något bestämdt omdöme om dess för- och nackdelar. Det är icke någon liten sak att ställa till en revision i denna fråga. En sådan revision medför ganska stort arbete och betydliga kostnader. Men däremot vill jag icke motsätta mig en utredning, huruvida icke en del af de bestämmelser, öfver hvilka allmänheten uttalat sitt stora misshag, borde upphävas. Då statsrådet och chefen för finansdepartementet meddelat, att en del af de i motionen uttalade önskemål redan blifvit af vederbörande beaktade samt förändringar vidtagits, skulle jag helst yrka rent afslag, men då ännu några önskemål återstå, och det icke kan skada, om herr Bergendahls reservation vinner Riksdagens bifall, vill jag vara med om detta förslag. Herr talman, jag yrkar bifall till den af herr Bergendahl m. fl. afgifna reservationen.

Herr Olsson i See: Herr talman, mina herrar! En föregående ärad talare började sitt anförande med det påståendet, att utskottet i sitt utlåtande presterat mycket siffror, och att särskildt utskottets ordförande rört sig med dem. Jag skall emellertid nämna för herrarne, att med siffror kommer icke jag att röra mig, ty en bonde får icke handskas så mycket med sådana, utan jag skall bara uttala en och annan allmän synpunkt.

Jag har biträdt utskottets hemställan om en revision hufvudsakligen därför, att jag önskar nedsättning af en del afgifter, som vi kunna kalla utväxter, hvilka hafva förorsakat mycket missnöje bland vårt folk med den nya tariffen. Jag hyser den meningen, att snälltågsavgiften bör nedsättas till hälften i vissa fall, att en nedsättning af avgiften för resgodsöfvervikt bör äga rum, samt att afbrott i resa bör beviljas möjligen mot en viss afgift. Sistnämnda medgifvande kan hafva den inverkan på det hela, att en person hellre köper en biljett för ett längre afstånd och afbryter resan mot några öres afgift, än han köper biljetter för hvar och en af de kortare sträckor han behöfver resa. Det är med hänsyn till detta, som jag kunnat vara med om en revision.

Utskottets ärade vice ordförande framhöll tydligt i sitt första anförande, att den nuvarande tariffen är ganska rättvis. Han sade, att motionärerna synas vilja hafva lägre tariffer än de nuvarande och utskottet högre, och att därför de nuvarande vore de mest lämpliga. Men han ville hafva bort en del af de mest »missnöjda afgifterna», om jag så får uttrycka mig.

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.

(Forts.)

Det är icke sagdt, att en revision skall ådagalägga nödvändigheten af ett högre grundpris. Den kan göra det, men den kan också leda till införandet af en mindre starkt fallande taxa, så att det icke blir så billigt som nu att resa på långa afstånd.

Emellertid har under diskussionen också framhållits, huruvida vi skola se saken såsom en affärsfråga, d. v. s. om järnvägarna skola finansiellt bära sig, eller såsom en social fråga. Ja, detta är något, som Riksdagen bör tänka på åtminstone två gånger. I sammanhang härmed har sagts, att en del resande bör ej beskattas till andras fördel. Det är nog sant, ty det är ingalunda meningen att se det endast från den synpunkten, att man skall t. ex. i södra Sverige betala högre biljettpris än hvad dessa järnvägar ensamt för sig behöfde uppsätta, för att järnvägarna i sin helhet skola kunna bära sig. Men jag vill framhålla, att en landsdel, som har den stora fördelen af goda kommunikationer, bör i någon mån bidraga därtill, att andra landsdelar, som icke äro så tätt befolkade, också få kommunikationer, och att landet i sin helhet bör bidraga till exempelvis inlandsbanans byggande och dess trafikerande, till dess den möjligen kan bära sig, kan jag äfven vara med om. Detta ifrån affärssynpunkt. Men jag vill äfven se frågan från social synpunkt och skall då nämna, att jag icke önskar, att närtrafikens tariffer må höjas, ty kanske därigenom densamma skulle skadas.

Det har sagts under debatten, att utskottet gått till sitt arbete med förutfattade meningar och sedan sökt motivera dem. Det är åtminstone icke fallet med mig. Men de, som haft förutfattade meningar, äro just motionärerna. De anse, att den nuvarande tariffen är för hög, ehuru de sökt förneka, att så är, och påstå, att den utredning, de begärt, skall vara opartisk. Ja, det kan nog vara sant, att detta varit deras mening; men af motionens motivering synes dock framgå, att motionärerna anse de nuvarande tarifferna vara för höga, och däraf kan man förstå, att vid motionens affattande den meningen gjort sig gällande, att revisionen skulle blifva sådan, att afgifterna blefve lägre. Det har visserligen sagts här af den ärade hufvudmotionären, att detta icke skulle vara meningen, men gent däremot vill jag anmärka, att det å första sidan i motionen heter: »Dessa ändringar, hvilka afsågo befordran af personer och resgods, väckte öfver hela landet en betydande oro, som på vissa håll tog sig uttryck i en verklig storm af missnöje, beroende i främsta rummet därpå, att i vissa fall afgifterna ganska betydligt höjdes, särskildt beträffande närtrafiken. Missnöjet riktade sig hufvudsakligen mot de höga prisen för månadsbiljetter» etc. Vidare säga motionärerna å sid. 2 i motionen följande: »I de försök till officiöst eller officiellt försvar för det nya tariffsystemet, som kommit till synes, har man sökt att genom jämförelser ådagalägga, att allmänheten icke äger rätt att tala om någon fördyring. Man jämför för detta ändamål priset å tidigare gällande tariffer för enkla resor med de nya tariffernas pris, och man kan då påvisa större eller mindre minskningar i biljettprisen. Men en sådan jämförelse är i hög grad vilseledande».

Sålunda tyckas motionärerna också komma till, att biljettpreisen i alla fall äro för dyra, och däraf kan man draga den slutsatsen, att motionärerna vilja ha en revision för att få en ännu lägre taxa. Då emellertid utskottet framhållit, att det åtminstone i vissa fall kan ifrågasättas, huruvida icke en förhöjning bör ägarum, då vilja de icke vara med om en revision — och det är ju alldeles förklarligt, att de icke vilja vara med om en revision, som går i en annan riktning, än de själfva åsyfta.

Vidare har det sagts, att man ännu icke skulle ha tillräcklig erfarenhet för att kunna anställa en revision. Men hur mycken erfarenhet hade motionärerna, då de skrefvo sin motion och mycket ifrigare, än hvad utskottet nu gjort, yrkade på en revision? Det säges ju på sid. 17 i motionen: »Vi hafva icke kunnat underlåta att taga i allvarligt öfvervägande, huruvida vi icke borde hemställa, att Kungl. Maj:t, i afvaktan på denna utredning, som, med kraft företagen, icke torde behöfva draga alltför lång tid, i nåder ville taga i öfvervägande frågan om ett provisoriskt återgående till de förut gällande taxeförhållandena.» Fastän taxan endast verkat en kort tid, när detta skrefs, synes man ändå haft erfarenhet af, att det vore alldeles nödvändigt att anställa en revision. Utskottet har emellertid icke — som en talare här påstod — sagt, att man ofördröjligen, mycket hastigt skulle påbörja en revision, utan utskottet har endast uttalat sig om önskvärdheten af, att en dylik revision komme till stånd. Hvilka det är, som påyrkat, att denna revision måtte ske mycket hastigt, det har jag med citat ur motionen visat, att det just är motionärerna, som gjort.

En föregående ärad talare, herr Juhlin, framhöll särskildt den synpunkten, att de resande icke borde beskattas för högt. Han räknade ut, hvad en resa mellan Stockholm och hans hemvist kostade, och han kom därvid till det resultat, att den nu var 25 öre billigare än förut — men det kan man väl icke kalla för någon farlig beskattning. Men så framhöll han vidare i fortsättningen, att man i vissa fall hade att erlægga en snälltågsafgift, och om man lägger till denna afgift, som uppgår till 1 kr. i tredje klass, så blef biljettpriset dyrare nu än förut. Ja, det är nog sant, men jag vill påpeka, att man infört dessa snälltågsafgifter för att vara tillmötesgående mot den resande allmänhetens kraf, nämligen fjärrtrafikanternas. Bland dessa har nog funnits missnöje öfver, att närtrafiken gjorde alltför mycket intrång på fjärrtrafiken. Det var för att fjärrtrafiken på något sätt skulle skyddas från dylikt intrång, som man införde snälltågsafgiften. Nu kan snälltågsafgiften i vissa fall verka ganska obchagligt, och därför har jag varit med om att den i särskilda fall skulle kunna nedsättas. Att den nya tariffen icke medför en ökad beskattning af den resande allmänheten kan man tydligt och klart se. Under förutsättning, att trafiken skulle blifva densamma som hittills, skulle järnvägarnas inkomster på grund af den nya tariffen blifva omkring en million kronor mindre, än hvad de voro förut; då

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.
(Forts.)*

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resagodstaxa.*
(Forts.)

har man alltså tagit en million mindre af den resande allmänheten, och det kan således icke sägas, att man beskattar densamma mera än förut. Å andra sidan anser jag det icke vara rättvist, att man sätter biljettprisen så låga, att den skattdragande allmänheten får hädanefter i större grad än förut lämna bidrag, för att järnvägens affärer skola kunna gå ihop. Det finnes tusenden, och åter tusenden, som aldrig resa på järnväg, och hundratusentals, som mycket sällan resa, och det kan icke anses vara rättvist, att dessa skola beskattas, för att de personer, som ha tillfälle att resa, skola få resa så mycket billigare.

Det har vidare som skäl för att man skulle sätta tariffen så lågt som möjligt framhållits den synpunkten, att det är en nationalekonomisk vinst att ha dylika låga tariffer, emedan därigenom en så väsentlig stegring uppstår i trafiken, att järnvägarna skule bära sig bra. Man har nämligen erfarenhet af att billiga resor narra folk att resa, äfven om de icke behöfva resa. Men hvilken nationalekonomisk vinst har man däraf, att folk, som icke behöfver resa, kommer att göra det? Hvad detta vill säga, ha vi erfarenhet af ute på landsbygden likaväl som de, hvilka bo i städerna. Icke nog med att respennigar i onödan måste gifvas ut, utan äfven tid går förlorad, som hade kunnat användas på bättre sätt — och det kan ju icke sägas vara någon nationalekonomisk vinst. Jag har därmed icke velat säga, att det icke kan vara af en viss betydelse att ha så låga tariffer som möjligt, men man bör vara försiktig och icke gå alltför lågt, så att man narrar folk att resa i onödan.

Det är nog många af allmänheten, som tro, att våra järnvägar i finansiellt hänseende bära sig bättre, än hvad de i själfva verket göra. Faktum är, att till den summa, som järnvägarna afkasta, erfordras ytterligare 5 millioner kronor, för att det skall räcka till den årliga räntan och amorteringen å järnvägarnes skuld. Om man ser saken från den synpunkten, äro alltså tarifferna icke för höga.

Det är ju många andra synpunkter, som här ha framhållits, såsom bokföringssättet m. m., som i vissa fall kan vara vilseledande, då man skall taga reda på, hur det ställer sig i det ena eller andra afseendet.

På grund af hvad jag nu anfört ber jag att få tyrka bifall till utskottets förslag.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Schotte: Herr talman! Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet har här förut, då jag var förhindrad af debatten i Första Kammaren, omnämnt de beslut, som Kungl. Maj:t fattade den 27 april med afseende å återförande af resgodsafgifterna till närmare öfverensstämmelse med de förutvarande resgodsafgifterna samt beträffande införande af uppehållsbiljetter. Den diskussion, som jag sedermera åhört här i kammaren, visar, synes det mig, att meningarna äro mycket olika och famlande. Vissa önskemål hafva framhållits af

en del talare, medan andra funnit andra synpunkter mera beaktansvärda. De uppslag, som lämnats, och de uttalanden, som gjorts, komma liksom själfva utskottsbetänkanet, hvilket är ett synnerligen värdefullt aktstycke för zontariffrågans bedömande, att lämna regeringen det materiel, som bör vara ett underlag för de åtgärder i denna fråga, som kunna ankomma på regeringen. Regeringen har fortfarande sin uppmärksamhet fäst på denna sak och försöker att i den mån, som det kan befinnas vara någorlunda klart bevisadt, att en tariffbestämmelse är olämplig, vidtaga ändringar i densamma. Men erfarenheten beträffande den nya taxan är ännu synnerligen liten — den har endast tillämpats några få månader — och de ekonomiska resultaten äro endast bearbetade t. o. m. mars månad och delvis endast t. o. m. februari månad.

Jag tror, att regeringen, huru Riksdagens beslut i denna fråga än utfaller, skall såvidt möjligt följa frågans utveckling och vidtaga de förbättringar och ändringar, som, där nödig erfarenhet vunnits, kunna befinnas vara af behovet påkallade. Det är ju möjligt, att en allmän revision af zontariff-taxan vore önskvärd, men jag föreställer mig dock, att det ännu är något för tidigt att döma om den saken; erfarenheten är ännu för liten; möjligen måste man tänka sig att en dylik allmän revision blir nödvändig till följd af de partiella förändringar, som kunna komma att ske, och kanske göra det svårt att bibehålla taxans grundbestämmelser oförändrade. Snälltägsafgiften, i fråga om hvilken många yrkat, att den skulle borttagas eller nedsättas, hänger så nära samman med den nedsättning i biljettpreisen, som i stort sedt skett genom zontariffen, åtminstone hvad de längre afstånden beträffar, att det till en viss grad är svårt att, innan man fått se, hvarthän det ekonomiska utfallet pekar, vidtaga några mera genomgripande ändringar med afseende å denna afgift. Kungl. Maj:t skall naturligtvis, huru än kammarens och Riksdagens beslut i denna fråga utfaller, söka taga i betraktande alla de omständigheter, som med afseende å de olika bestämmelserna i zontariff-taxan kunna inverka i den ena eller andra riktningen. Äfven om de önskemål, som Riksdagen skall uttala, icke omedelbart taga sig uttryck i ett eller annat Kungl. Maj:ts särskilda beslut, innebär dock detta icke frågans läggande å sido. Numera äro, tror jag, de största olägenheterna och klagomålen öfver de nya tarifferna afhjälpta. I den mån man såväl statistiskt som ekonomiskt får ett tillräckligt kraftigt och säkert underlägg, kan man lättare bilda sig en uppfattning, huruvida och i hvilket afseende till äfventyrs andra jämkningar i zontariffen kunna påtänkas.

Regeringen skall, som sagdt, allt fortfarande hafva sin uppmärksamhet riktad på denna tariff-fråga. Naturligtvis kan jag icke nu utfästa eller ens närmare uttala mig om hvad som ytterligare kan åtgöras i denna fråga eller om någon allmän revision af taxans grundpris kan vara erforderlig.

Herr Persson i Tällberg: Herr talman! Jag vill ingalunda klandra motionärerna för att de framkommit med sitt förslag; jag

Ang. revision af statens järnvägars person- och resegodstaxa.
(Forts.)

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstana.
(Forts.)

tror, att vid tiden för motionens afgifvande fanns mycket fog för den där gjorda framställningen. Jag vill icke heller förneka, att ett visst fog för densamma fortfarande finnes, fastän frågan helt visst kommit i ett annat läge nu, än hvori den var, då motionen väcktes. Jag vill icke heller på något sätt klandra utskottet, och allra minst vill jag påstå, att utskottet icke ägnat frågan en allsidig och saklig uppmärksamhet. Men om man skall se frågan ifrån den synpunkten och taga i betraktande den långa tid, som utskottet tagit på sig för denna frågas behandling, tror jag mig vara berättigad att säga, att utskottet synes mig föga förstå sig på snälltågsfart, men däremot förefaller det mig, om man tager betänkandets volym i betraktande, som om utskottet skulle vara mera hemma i frågan om öfvervikt.

Emellertid anser jag för min del, att då nu de väsentligaste olägenheter, som motionärerna påpekat, äro afhjälpta och då vi från regeringsbanken hört klart och tydligt uttalas, att Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet fästad på frågans alla detaljer och vi följaktligen ha att, sedan nödig erfarenhet på detta område blifvit vunnit, emotse de förslag, hvartill erfarenheten kan gifva anledning, och då därtill kommer, att icke mindre än fem af utskottets nio ledamöter äro reservanter i denna fråga och således icke kunnat ena sig om något förslag, samt då slutligen de talare, som uppträdt här i dag och från olika synpunkter berört denna fråga, också synas ha mycket divergerande åsikter om hvad som bör göras och icke bör göras i denna sak, så anser jag för min del, att det icke förefinnes fog för att att nu skrifva till Kungl. Maj:t i nu ifrågavarande afseenden, allra helst som knappast någon af oss vet, hvad vi egentligen skulle skrifva om, ty den ene har en mening och den andre en annan. Huru man än läser utskottets betänkande och reservationen, så kommer man icke till någon klarhet, utan man finner allt vara kaos och virrvarr. Jag undrar, om det icke vore klokast att för tillfället afslå förslaget och låta frågan ligga till sig någon tid för att vinna mera erfarenhet.

På grund häraf tillåter jag mig att yrka afslag å såväl motionen som utskottets hemställan.

I detta anförande instämde herrar *Hammarskjöld*, *Jansson* i Kalmar, *Svensson* i Olseröd, *Eriksson* i Lindehult, *Sandquist*, *Ericsson* i Alberga, *Gustafsson* i Sjögesta, *Svensson* i Skyllberg, *Ström*, *Anderson* i Hasselbol, *Hultkrantz*, *Thavenius*, *Lundblad*, *Jönsson* i Färeköp, *Petersson* i Snällebo, *Lundell*, *Johansson* i Möllstorp och *Hansson*.

Herr *Bergendahl*: Herr talman, mina herrar! Den föregående talaren ville expediera hela frågan verkligen med snälltågsfart. Men jag undrar, om det kan vara lämpligt, att Riksdagen skiljer sig från denna fråga på det sättet, en fråga, som verkligen väckt mycken uppmärksamhet i landet och varit före-

mål för så många klandrande omdömen och i öfrigt behandlats så ifrigt inom alla kretsar. Jag tillåter mig erinra kammaren, hvad finansministern i sitt anförande uttalade, nämligen att Riksdagens blifvande beslut naturligtvis komme att inverka på de åtgärder regeringen vidare komme att vidtaga rörande denna fråga.

Då den föregående talaren nämnde, att det rådt så många olika åsikter bland utskottets ledamöter, så vill jag framhålla, att så icke är förhållandet. De olika åsikterna gällde endast, huruvida en revision skall företagas nu genast i den af utskottets majoritet angifna riktningen och efter de af utskottet angifna grundlinjer, eller huruvida man skall inskränka sin begäran till en revision endast i de hänseenden, som angifvits i reservationen. Men om en revision i de hänseenden, som reservationen omförmäler, hafva utskottets alla ledamöter varit eniga. Endast utskottets ordförande skiljer sig därifrån så, att han anser, att någon revision af snälltågsafgifterna nu icke omedelbarligen bör föreslås att omedelbart vidtagas.

Nu har visserligen upplysts från statsrådsbanken, att vissa åtgärder företagits i den riktning utskottet föreslagit, och det kan ju i dessa afseenden vara öfverflödigt att skrifva till Kungl. Maj:t. Men jag vill erinra om, hvad finansministern yttrade, att de ytterligare åtgärder, Kungl. Maj:t skulle komma att företaga, mycket bero på, hvad Riksdagen kommer att göra. Och de åtgärder, som här äro vidtagna, beröra icke alla de punkter, hvarom utskottet yttrat sig. De röra afgifter för resgods, rätt att göra afbrott i resan o. s. v., men icke snälltågsafgifter, huruvida dessa kunna och böra nedsättas för visst afstånd, såsom utskottet tänkt sig, eller andra åtgärder med dem böra vidtagas. De beröra icke frågan, huruvida någon nedsättning kan ske beträffande flermånadsbiljetter, icke heller huruvida en sådan åtgärd kan vidtagas med afseende å rättighet för innehafvaren af månads- och partibiljett att medföra resgods afgiftsfritt utan inregistrering och utan ansvar å järnvägens sida genom t. ex. insättning i kupen eller i bagagevagn.

Det synes vara skäl, att allt detta kommer under öfvervägande, då allmänheten är synnerligen intresserad af att dessa frågor blifva lösta på ett sätt, som icke kännes så betungande och besvärande som under nu rådande förhållanden. Och i reservationen begäres endast, att Kungl. Maj:t måtte taga detta under öfvervägande. På den grund ber jag, herr talman, att få vidhålla mitt yrkande om bifall till reservationen i mom. a.

Herr Öberg: Herr talman! Blott ett par ord.

Då några talare synas hafva haft behof af att klandra utskottet för den långsamhet i arbetet, som det gjort sig skyldigt till, i det att betänkandet först nu föreligger, skall jag be att till utskottets ursäkt få anföra, att utskottets ordförande och vice ordförande varit sjukrapporterade under en längre tid ock lika så en annan ledamot under en månads tid, hvilket naturligtvis inverkat

Ang. revision af statens järnvägars person- och resegodstaxa.
(Forts.)

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resagodstaxa.
(Forts.)

på utskottets arbete. Tager man tillika hänsyn till den utförliga behandling af ärendet, som utskottet presterat, bör det vara ursäktadt för, att betänkandet icke förelegat tidigare, än nu är fallet.

I själfva saken vill jag påpeka en enligt mitt förmenande beaktansvärd egendomlighet, nämligen att de motionärer, som motionerat om skrifvelse till Kungl. Maj:t för att få en utredning om en ny persontaxa, icke vilja hafva bifall till sin motion, men de, som icke motionerat, men det oaktadt önska en revision af persontaxan, de få motstånd af motionärerna. Detta är något, som icke ofta inträffar, och det synes mig vara synnerligen beaktansvärdt.

För öfrigt är i själfva saken så mycket sagdt och ordnad, att jag utöfver hvad som sålunda anförts icke har något att tillägga, utan inskränker mig till att anhålla om bifall till utskottets betänkande, då jag äfven för min del kan sägas vara ansvarig därför, emedan jag deltagit i dess slutliga behandling. Jag yrkar alltså bifall till utskottets hemställan.

Herr Andersson i Västra Nöbbelöf: Herr talman, mina herrar! Man kan ju tycka, att efter de yttranden, som fällts från statsrådsbänken, skulle kammaren icke nu behöfva skrifva till Kungl. Maj:t. Och man tycker också, att efter den korta tid, som den nuvarande zontariffen verkat, kunna hvarken riksdagsmän eller andra bedöma, huru frågan bör revideras. Jag tror därför i likhet med talaren på dalabänken, att det icke vore någon skada, om kammaren nu afsloge det framlagda betänkandet.

Man kan ju säga, att det vore orimligt att afslå ett betänkande, hvarpå så mycket arbete nedlagts. Jag anser också, att det vore ledsamt, men jag förmodar, att detta arbete icke skulle vara bortkastadt, utan kan blifva till nytta en annan gång, äfven om man icke nu bifaller utskottets förslag.

Emellertid begärde jag icke ordet därför, utan därför att jag ville säga, att därest en revision skall komma till stånd, vill jag i likhet med utskottets ärade ordförande hoppas, att denna revision blir så noggrann, att man icke endast tänker på att få billiga resor, utan äfven på att järnvägens omkostnader någorlunda skola betäckas. Man bör göra skillnad mellan snälltåg och lokaltåg. Snälltågen äro afsedda för den långa trafiken, lokaltågen för lokaltrafiken, och denna senare skall uppehållas med sådana tåg, icke med snälltåg. Det går enligt mitt förmenande icke an, att snälltågen stanna vid alltför många stationer. Man kan visserligen säga, att de icke skola göra det, men att de, där de stanna, skola hafva skyldighet att taga äfven lokaltrafiken mot en ringa afgift, och det nämndes, att snälltågen mycket väl kunna upptaga större trafik än för närvarande. Ja, men om de hafva skyldighet att taga upp större lokaltrafik, så följer däraf, att de måste stanna en längre tid vid stationerna, och det äro snälltågen icke afsedda för.

Därför vill jag för min del bestämdt tillkännagifva, att lokaltrafiken bör tillgodoses på helt annat sätt än hittills. Lokal-

trafiken bör skötas så, att man kan få billiga resor, därför att enligt mitt förmenande de korta resorna äro nödvändiga resor, och de böra vara billiga. De långa resorna företagas i de flesta fall af personer, som mycket väl hafva råd att företaga en resa, äfven om den kostar några kronor mer än nu. Därför, om' revision kommer till stånd, bör man se till, att icke lokaltrafiken blir fördyrad, men däremot tror jag, att det icke är så farligt, om de långa resorna blifva i någon mån fördyrade.

Jag skall icke göra något yrkande, men jag tror, som sagdt, icke, att det skulle vara någon olycka, om utskottets förslag ej skulle bifallas.

Herr Bergendahl: Jag skall endast anhålla att få föreslå, att mom. a) uti den af mig afgifna reservation måtte så ändras, att orden »och afgifter för resgoods» samt »rätten att göra afbrott i resa» måtte utgå. Detta på grund af de upplysningar, som nyss lämnats från statsrådsbanken.

Reservationens ifrågavarande moment skulle således komma att lyda:

»dels huruvida i fråga om bestämmelserna rörande snälltågsafgifter, rörande prisen på flermånadsbiljetter och rörande kupongbiljetter och rätt för innehafvare af månads- och partibiljetter att afgiftsfritt medföra resgoods ändring må vidtagas i de afseenden, som i utskottets betänkande sägs».

Med herr Bergendahl instämde herrar *Röing, Palme, Lindvall* och *Warburg*.

Herr Wallenberg: Den debatt, som i denna fråga nu förts, synes mig gifva en bild af hvad som komme att inträffa, om en gång det skulle ställas så till, att det blefve Riksdagen, som skulle hafva i sin hand afgörandet af järnvägstarifferna, vare sig det är fråga om person- eller godstrafik. Och jag kan icke underlåta att nämna, att jag fått samma intryck vid ärendets behandling inom utskottet. Man hade så olika uppfattning om det ena och det andra, beroende naturligen därpå, att man icke var tillräckligt inne i frågan för att kunna lägga ett vetenskapligt och sakligt underlag för sina åsikter. Man syntes vara benägen att följa den uppfattning, som man tillfälligtvis fått. Men skall ett beslut grundas därpå, då är det fara, att det icke blifver så godt.

Då nu emellertid 74 af Andra Kammarens ledamöter framlagt en så stark opinionsyttring, som skett i föreliggande fall, och i denna, efter hvad jag kan finna, med all ifver påyrkat en utredning, så synes det mig vara egendomligt, att man vid de första svårigheter, som möta, öfvergifver sin sak.

Det har sagts i landet, att Riksdagen icke med tillräcklig omsorg och grundlighet pröfvar viktiga angelägenheter, som föreligga. Jag undrar, om icke de, som fällt ett sådant yttrande, få vatten på sin kvarn, om de få veta, att kammarens 74 leda-

*Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resegodstaxa.
(Forts.)*

Ang. revision
af statens
järnvägars
person- och
resagodstaxa.
(Forts.)

möters uttalande om behovet af en revision, hvilket äfven af utskottet omfattats, icke ledt till något annat resultat än att vi helt enkelt afslå hela saken och därmed ådagalägga vår likgiltighet för densamma.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr Branting: Det är ganska naturligt, att efter en debatt, som svällt ut nästan i öfverensstämmelse med det digra betänkande, vi nu hafva att behandla, det skall på många håll göra sig gällande en viss trötthetskänsla, och att den paroll, som gafs af herr Daniel Persson att afslå alltsammans, skall vinna rätt mycken anklang. Jag vågar dock framhålla, att det helt visst icke skulle vara kammaren värdigt att på detta sätt gifva sig en inkompetensförklaring i en fråga, som den dock har ägnat genom en mängd af sina medlemmar en mycket stor uppmärksamhet. Och om det också är förhållandet, att icke alla kunnat deltaga i denna frågas pröfning eller haft tid och tillfälle att sätta sig närmare in i densamma, tror jag dock, att vi alla erkänna vikten af densamma, och — mera än så — jag tror äfven, att vi böra kunna med ledning af hvad utskottet och reservanterna anført och med ledning af den förda debatten tämligen klart se de båda skiljaktliga linjer, efter hvilka vi anmodas att afgifva en opinionsyttring.

Utskottsmajoriteten vill för sin del sätta i förgrunden en omtanke om att det icke skall blifva någon synnerlig nedsättning i afseende å biljettprisen; att man således bör gå med den allra största försiktighet för att icke riskera någon minskning i den afkastning, som järnvägarna kunna lämna åt staten. Utskottsreservanterna hafva naturligen icke heller de förbisett denna viktiga sida af saken, att icke statens järnvägar böra göras till ett experimentalfält på vinst och förlust för allehanda projekt i nedsättningsväg, men de hafva på samma gång varit angelägna om att se till, att icke denna ekonomiska omsorg så helt och hållet bör få träda i förgrunden, att de många andra synpunkterna särskildt af *social* art därvid få stå tillbaka.

Jag vill erinra om hvad utskottet på sid. 38 uti föreliggande betänkande anför om Riksdagens första skrifvelse till Kungl. Maj:t i zontariffrågan, hvori det påpekades, att Kungl. Maj:t borde taga i öfvervägande, i hvilken mån nedsatta afgifter för persontrafiken å statens järnvägar och införande af persontariff med fallande skala kunde bidraga såväl till underlättande af samfärdseln mellan befolkningen i olika delar af landet som till järnvägaras ekonomiska utveckling.

I detta första uttalande finnas båda dessa synpunkter framhållna vid sidan af hvarandra. Jag tror, att den ståndpunkt, som Andra Kammaren intog i detta afseende år 1893, är den enda fullt hållbara och fullt riktiga, och jag skulle för min del i högsta grad beklaga, om en ensidig omtanke om hvad som skenbart skulle leda till ekonomisk fördel skulle föranleda kammaren att nu från-

gå denna ståndpunkt i större eller mindre mån. Jag föranledes till detta uttalande däraf, att en talare, herr Andersson i Västra Nöbbelöf, med sådan styrka strök under, att här är fråga om att vid utredningen icke främst bör tillses, att det blir billiga resor, utan att man äfven bör se till den ekonomiska sidan. Ja, visst bör den ekonomiska synpunkten beaktas, men vid sidan däraf bör samfärdselintresset, de stora *allmänna* synpunkterna på denna fråga komma fram med tillbörligt eftertryck. Detta göra de enligt min tanke endast därigenom, att vi antaga den af reservanternas gjorda hemställan med den ändring, som herr Bergendahl på grund af från statsrådsbänken lämnade upplysningar i densamma föreslagit. För min del skall jag ansluta mig till detta yrkande, under förhoppning att kammaren måtte visa, att den vidhåller sin vidsynta uppfattning af denna fråga och icke lägger en alltför trång ekonomisk synvinkel på hvad som i själfva verket är en af våra allra största och viktigaste *sociala* frågor.

Ang. revision af statens järnvägars person- och resegodstaxa.
(Forts.)

Häruti instämde herrar *Thylander, Johansson* i Jönköping, *Johansson* i Öija, *Otto, Lundgren* och *Pettersson* i Södertälje.

Herr Persson i Tällberg: Herr Wallenberg har uttalat den förmodan, att det skulle väcka mycket missnöje i landet, om Riksdagen icke ville vidtaga några åtgärder i en så viktig fråga som den nu föreliggande. Om så vore förhållandet, skulle äfven jag hysa samma uppfattning, men jag tror, att de, som intressera sig för frågan — och det göra ju alla — skola hafva anledning att beträffande densamma känna särskild tillfredsställelse, just därför att Kungl. Maj:t och vederbörande myndigheter redan tagit frågan i sin hand, och det är på denna grund, som jag tror, att vi med trygghet skulle kunna afslå såväl utskottets hemställan som reservanternas förslag. Herr Bergendahl sökte göra gällande, att i hufvudsak det skulle hafva rådt enighet inom utskottet beträffande denna fråga. Då får jag säga, att då utskottet och reservanternas hafva afgifvit sina särskilda förslag, så hafva de dock fullständigt ursparat.

Herr Kjellén: Det har föreslagits, att hela det arbete, som Riksdagen nedlagt på denna fråga i motioner, i remissdebatt och i utskott, skulle resultera i plus minus noll. Då ett sådant beslut under nuvarande omständigheter icke skulle kunna annorlunda tolkas än såsom ett direkt och ostentativt förtroendevotum till den kungl. järnvägsstyrelsen, och då jag anser, att tiden för ett sådant förtroendeutalande ännu icke är kommen, skall jag tilllåta mig att yrka bifall till reservationen i den form, som herr Bergendahl nu senast gifvit densamma.

Med herr Kjellén förenade sig herrar *Eriksson* i Elgered, *Henricson, Hellgren* och *Rune*.

Öfverläggningen var härmed slutad. Herr talmannen framställde propositioner 1:o) på bifall till utskottets hemställan, 2:o) på afslag därå och bifall i stället till det af herr Bergendahl under öfverläggningen framställda yrkandet och 3:o) på afslag å såväl utskottets hemställan som den i ämnet väckta motionen; och förklarade herr talmannen sig anse det under 2:o) upptagna yrkandet vara med öfvervägande ja godkänt. Votering begärdes emellertid, i följd hvaraf herr talmannen för bestämmande af kontrapositionen ånyo upptog de båda öfriga yrkandena, af hvilka det under 1:o) angifna nu förklarades hafva flertalets mening för sig. Som votering likväl åskades jämväl i fråga om kontrapositionen, blef nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande omröstningsproposition:

Den, som till kontraposition i hufvudvoteringen angående första punkten mom. a) i tredje tillfälliga utskottets utlåtande, n:o 11, antager yrkandet om bifall till utskottets hemställan, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit yrkandet om afslag å såväl utskottets hemställan som den i ämnet väckta motionen.

Den votering, som anställdes enligt denna omröstningsproposition, utföll med 85 ja, men 100 nej; och blef följaktligen den af kammaren nu godkända propositionen för hufvudvoteringen så lydande:

Den, som vill, att kammaren, med afslag å tredje tillfälliga utskottets hemställan i första punkten mom. a) af utskottets förvarande utlåtande n:o 11, bifaller det af herr Bergendahl under öfverläggningen framställda yrkandet, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren afslagit utskottets berörda hemställan och den i ämnet väckta motionen.

Hufvudvoteringen utvisade 137 ja mot 50 nej; och hade kammaren alltså bifallit det af herr Bergendahl under öfverläggningen framställda yrkandet.

Som tiden nu var långt framskriden, beslöt kammaren på hemställan af herr talmannen att uppskjuta den vidare behandlingen af ifrågavarande utlåtande till kl. 7 e. m., då detta sammanträde enligt utfärdadt anslag skulle fortsättas.

§ 18.

Herr *D. Broström* afgaf en motion, n:o 164, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående reglering af utgifterna under riksstatens tredje hufvudtitel.

Denna motion blef på begäran genast hänvisad till statsutskottet.

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 4,20 e. m.

In fidem
Herman Palmgren.

Rättelse

i Andra Kammarens protokoll n:o 46.

Sid. 9, rad. 14 uppfifrån *står*: kostar
läs: kostat
» 15, » 7 nedifrån *står*: högre
läs: lägre
