

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

---

1906. Första Kammaren. N:o 16.

---

Fredagen den 23 februari.

Kammaren sammanträdde kl. 2,30 e. m.

---

Justerades protokollet för den 16 i denna månad.

---

Anmälades och bordlades lagutskottets utlåtanden:

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

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

---

Föredrogos, men bordlades å nyo på flera ledamöters begäran statsutskottets den 21 innevarande månad bordlagda utlåtanden n:is 27—29.

---

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades herr *Weinberg* under tio dagar från och med den 26 i denna månad.

---

Kammaren åtskildes kl. 2,40 e. m.

In fidem  
*A. v. Krusenstjerna.*

---

## Lördagen den 24 februari.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollet för den 17 i denna månad.

Anmälades och bordlades statsutskottets utlåtande n:o 10, angående regleringen af utgifterna under riksstatens nionde hufvudtitel, innefattande anslagen till jordbruksdepartementet.

Företogs val af tjugufyra valmän för anställande af föreskrifna val af dels fullmäktige i riksbanken och riksgäldskontoret, dels ock suppleanter för Riksdagens fullmäktige i nämnda bank och kontor; och befunnos, efter valförrättningens slut, hafva blifvit till valmän utsedde:

herr	Behm .....	med 100 röster,	
»	Berg, G. A., .....	» 100	»
»	Björklund .....	» 100	»
»	Bohnstedt, Knut, .....	» 100	»
»	Ekströmer .....	» 100	»
friherre	Falkenberg .....	» 100	»
herr	Grundberg .....	» 100	»
»	Hedenstierna .....	» 100	»
grefve	Lewenhaupt .....	» 100	»
herr	Lindgren .....	» 100	»
»	Lundeberg .....	» 100	»
»	Nilsson .....	» 100	»
»	Nisser .....	» 100	»
»	Paulson .....	» 100	»
»	Petri .....	» 100	»
»	Pettersson, Fredrik, .....	» 100	»
»	Sandqvist .....	» 100	»
friherre	Trolle .....	» 100	»
herr	Walin .....	» 100	»
»	Åkerberg .....	» 100	»
»	Andersson, Gustaf, .....	» 99	»
»	von Möller .....	» 99	»
»	Tamm, P. G., .....	» 99	»
»	Wester .....	» 99	»

Företogs val af tolf suppleanter för kammarens valmän för anställande af föreskrifna val af dels fullmäktige i riksbanken och riks-

gäldskontoret, dels ock suppleanter för Riksdagens fullmäktige i nämnda bank och kontor; och befunnos, efter valförrättningens slut, hafva blifvit till suppleanter för kammarens ifrågavarande valmän utsedde:

herr	Berggren .....	med 103 röster,
»	Lilliesköld .....	» 103 »
»	Håkanson .....	» 103 »
»	Petersson, Peter, .....	» 103 »
»	von Baumgarten .....	» 103 »
»	Nyström, J. F., .....	» 103 »
»	von Mentzer .....	» 102 »
»	Rylander .....	» 102 »
»	Uppström .....	» 102 »
»	Berg, Volrath, .....	» 102 »
friherre	Beck-Friis, Joachim, .....	» 102 »
herr	Hedborg .....	» 100 » ,

sedan ordningen mellan dem, som erhållit lika antal röster, blifvit genom särskilda lottningar bestämd.

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

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

1:o) om upplåtelse under äganderätt till nobelstiftelsen af visst område af lägenheten Djurgårds-Freskati; och

2:o) angående pension å allmänna indragningsstaten åt vaktmästarren hos länsstyrelsen i Jönköpings län Karl Johan Jansson.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets den 21 och 23 innevarande februari bordlagda utlåtande n:o 27, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen angående upplåtande af kronojord för framdragande af vissa elektriska ledningar, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 21 och 23 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 28, i anledning af vissa af Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag för statens järnvägar.

#### *Punkten 1.*

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof hade Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen  
dels att för anläggning af en vagnreparationsverkstad i Örebro

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

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

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

Bland de anläggningar, för hvilkas utförande Kungl. Maj:t i andra punkten här ofvan begärt anslag, förekom äfven anordnande vid *Östansjö* å linjen *Hallsberg—Vretstorp* af en lastplats för en kostnad af 13,000 kronor. I anledning häraf hade herr *O. G. Erikson* i Öfre Odensvi i en inom Andra Kammaren väckt motion n:o 94 föreslagit, att Riksdagen måtte besluta, att för anläggning af en lastplats vid *Östansjö* eller *Laggartorp* å linjen *Hallsberg—Vretstorp* bevilja ett anslag af 15,000 kronor och att det måtte lämnas öppen rätt för kungl. järnvägsstyrelsen att närmare bestämma om platsen.

Anslag till  
anläggning  
af en vagn-  
reparations-  
verkstad i  
*Örebro*.

Utskottet hade på anförda skäl i *mom. a)* af nu föredragna punkt hemställt, att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med afslag af herrar *Fosser* och *Vahlquists* i ämnet väckta motioner, måtte för anläggning af en vagnreparationsverkstad i *Örebro* bevilja ett anslag af 700,000 kronor och däraf på extra stat för år 1907 anvisa 300,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1906 af tillgängliga medel utanordna 150,000 kronor.

Vid förevarande moment fanns reservation afgifven af friherre *J. G. Beck-Friis*, som ansett, att utskottet bort hemställa, att Riksdagen, med afslag å Kungl. Maj:ts föreliggande förslag, måtte med anledning af herrar *Fosser* och *Vahlquists* förenämnda motioner besluta, att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa förnyad utredning, huruvida den föreslagna vagnreparationsverkstaden ej borde, för beredande af dels billigare och dels fullt själfständig drifkraft, förläggas vid *Motala*, och därefter till Riksdagen inkomma med den framställning, hvartill förhållandena kunde föranleda.

Friherre Beck-Friis, Johan: Herr grefve och talman! Mina herrar! I samma mån som statens järnvägsnät utvecklas, måste också dess rullande materiel ökas, och i samma mån ökas också behovet af

verkstäder för denna materiels underhåll och vård. Tid efter annan framkomma också från Kungl. Maj:t framställningar om anslag till dylika verkstäder. Järnvägsstyrelsen har nu ingått till Kungl. Maj:t med ett sådant förslag, och Kungl. Maj:t åskar 700,000 kronor för anläggande af en reparationsverkstad för vagnar.

Emellertid tyckes järnvägsstyrelsen hafva haft svårt att bestämma sig för hvar denna verkstad bör förläggas. År 1891 uppgjorde järnvägsstyrelsen en plan, huru dessa järnvägsreparationsverkstäder skulle utveckla sig och hade då kommit till det resultat, att vid Tomteboda var den lämpligaste platsen för anläggande af en reparationsverkstad för vagnar. Styrelsen fann då, att vid Tomteboda fanns godt utrymme, så att en verkstad där skulle kunna i mån af behof utvecklas och utvidgas, så att den slutligen skulle blifva, som det stod i styrelsens yttrande, »en vidsträckt verkstadsanläggning». En reparationsverkstad anlades också sedermera under 1890-talet. Då det nu blifvit fråga om att anlägga en ny verkstad eller att utvidga någon af de äldre, så var naturligtvis den första tanken att utvidga Tomteboda-verkstaden. Men vid granskning af de lokala förhållandena där, fann järnvägsstyrelsen, att, till följd af att Stockholms stads bangårdsförhållanden äro så tränga, man måst taga de närgränsande stationernas utrymme i anspråk för växelspår m. m., och därför, d. v. s. på grund af bristande utrymme, ansåg man sig ej kunna fullfölja planen från 1890-talet att förlägga en vagnreparationsverkstad i stor skala vid Tomteboda. Då vände järnvägsstyrelsen sina blickar till öfriga äldre reparationsverkstäder för att se till, om ej någon af dem skulle kunna utvidgas. Man har sett på Liljeholmen, Göteborg, Malmö, men öfverallt befinnes det, att stationernas spårnät hafva utvidgat sig så mycket, att dessa reparationsverkstäder blifvit alldeles inklämda uti spårnätet, så att en utvidgning af verkstäderna icke kan komma i fråga. Ja, järnvägsstyrelsen säger till och med, att vid Göteborg och Malmö är det icke blott så att en utvidgning icke kan komma i fråga, utan det finnes skäl att antaga, att snart nog dessa verkstäder måste helt och hållet rifvas för att lämna plats för bangårdarnas utvidgning. Således se vi af detta utlåtande, att äfven om denna reparationsverkstad, som nu är ifrågasatt, kommer till stånd, dröjer det nog icke länge, innan det blir fråga om ytterligare utvidgningar.

Sedan järnvägsstyrelsen således haft sina blickar riktade på alla dessa platser, har styrelsen funnit, att Örebro är den naturliga och riktiga platsen, och grundar denna sin åsikt bland annat därpå, att Riksdagen år 1899 skulle gjort ett principuttalande för Örebro. Visserligen var då Riksdagens beslut, att en verkstad skulle förläggas till Örebro, men jag ber att få påpeka, att då var det ej fråga om en verkstad för reparation af järnvägsvagnar, utan om en verkstad för reparation af lokomotiv, och i den debatt, som fördes i Andra Kamraren, yttrade sig dåvarande chefen för statens järnvägar, generaldirektör Nordström så: »Då vi tala om denna reparationsverkstad, måste vi hafva klart för oss att det är fråga icke om en reparationsverkstad såsom i Tomteboda, där vagnar målas, tapetseras och revideras, utan om en maskinverkstad, där lokomotiv skola undergå en grundlig reparation». Detta är väl det mest tydliga uttalande af den

Anslag till  
anläggning  
af en vagn-  
reparations-  
verkstad i  
Örebro.

(Forts.)

Anslag till  
anläggning  
af en vagn-  
reparations-  
verkstad i  
Örebro.  
(Forts.)

mest sakkunnige mannen, att det då ej ens var fråga om en sådan verkstad, som det nu är tal om.

Emellertid, innan det beslöts att verkstaden skulle förläggas till Örebro, skedde en utredning om hvilken plats skulle kunna anses vara den lämpligaste, och valde då först järnvägsstyrelsen, sedan statsutskottet och sist Riksdagen, mellan Örebro och Motala. På båda dessa platser äger staten nämligen egen mark invid järnvägsstationen och mark af så stort utrymme, att det där finnes plats för anläggning af verkstäder i stor utsträckning. Huru stora Ahängarna vid Örebro äro, vågar jag ej säga, ty jag har ej sett någon uppgift därom, men statsutskottet säger, att det är godt om utrymme där. Vid Motala vet jag, att staten äger i kronohemman invid järnvägsspåren 385 tunnland och dessutom äger järnvägen 10 tunnland. Det blir således i det närmaste 400 tunnland. I sitt yttrande år 1899 säger statsutskottet, att Örebromarken är betydligt bättre och mer lämplig för bebyggande än Motalamarken. Men järnvägsstyrelsen har vid sin undersökning år 1899 funnit, »att vid jämförelse mellan Örebro och Motala har uttrönts, att båda orterna kunna så till vida anses likställda, som de båda äga behöfligt jordområde med god byggnadsgrund, hvilket område dessutom vore stort nog äfven för framtida utveckling af anläggningen». Det var för öfrigt många skäl, som androgos för och mot Motala och för och mot Örebro. Jag vill ej nu upptaga tiden med att repetera alla dessa skäl, men, såvidt jag kan finna, kan det sägas, att de vägde lika tungt eller lika lätt på båda hållen. Det som däremot var en viktig fråga var kraftfrågan, ty skall en verkstad anläggas, måste kraft finnas för att drifva denna verkstad. Vid Örebro äger staten icke någon vattenkraft för anläggande af någon kraftstation. Vid Motala äger staten däremot flera vattenfall vid Motala ström. För att utröna denna fråga lät järnvägsstyrelsen göra en undersökning, men att denna undersökning ej kunde blifva så grundlig och noggrann, som önskad var, kan man förstå däraf att järnvägsstyrelsen i skrifvelse den 24 mars 1899 anmodade professor Richert att göra en utredning angående vattenkraften i Motala ström, och redan den 17 april samma år affäts svar på denna skrifvelse.

Professor Richert är ju vår förnämste man på detta område, och hans utredning är sålunda ytterst värdefull. Men han erkänner själf, att han på så kort tid icke kunnat hinna göra en fullständig utredning, ty för en sådan skulle det behöfts att mäta vattenkraften vid olika vattenhöjd i strömmen, och nu kunde han ej hinna mäta den mera än vid det tillfälle, då utredningen gjordes, utan måste han basera sin utredning äfven på uppgifter, som han fått från andra håll.

Vidare tycker jag det framgår af denna utredning, att det egentligen gällit att få utrönt, huru det skulle ställa sig för att erhålla den kraft, som var erforderlig för den då ifrågasatta lokomotivverkstaden. Det uppgafs då, att det skulle behövas omkring 60 hästkrafter, och professor Richert säger, att för en så liten kraftåtgång en kraftstationsanläggning naturligtvis skulle ställa sig mycket dyr samt slutar därför sitt utlåtande med att säga, »att under nuvarande förhållanden icke någon ekonomisk vinst kan beredas en ifrågasatt järnvägsverkstad vid Motala genom användande af statens vattenkraft vid Motala ström».

Sedan professor Richert sålunda aflämnat detta yttrande och då det vid Motala år 1899 ej fanns någon enskildt anlagd kraftstation, förföll helt och hållet tanken på att där anläggva verkstaden, och det förordades af järnvägsstyrelsen, tillstyrktes af statsutskottet och beslöts af Riksdagen, att denna reparationsverkstad för lokomotiv skulle läggas i Örebro, där kraft kunde förhyras. Uppgörelse träffades då med Örebro elektriska aktiebolag om förhyrande af 60 hästkrafter till ett pris af 70 kronor per hästkraft och år. Sedermera har emellertid denna verkstad behöft mera kraft, och järnvägsstyrelsen har därför vänt sig till en annan ägare af kraftstation i närheten af Örebro och afslutat kontrakt för att få minst 40 — högst 120 hästkrafter därifrån till ett pris af 55 kronor. Dessa priser förefalla ju mycket låga, men det torde böra anmärkas, att staten själf fått bekosta ledningarna till verkstaden.

*Anslag till  
anläggning  
af en vagn-  
reparations-  
verkstad i  
Örebro.  
(Forts.)*

Nu har järnvägsstyrelsen uppgjort ett förberedande aftal om krafts förhyrande i Örebro, för den händelse den nu ifrågasatta verkstaden förläggas dit, då ytterligare 200 hästkrafter skulle blifva erforderliga. Således se vi, att som saken nu ligger, baseras allting i Örebro på förhyrd kraft. Låt vara, att denna kraft ställer sig relativt billig, kontrakten kunna ju dock ej vara uppgjorda mera än för ett visst antal år, och när dessa år äro slut, måste nya öfverenskommelser träffas. Hvem kan väl svara för huru det då kommer att ställa sig. Har staten anlagt stora reparationsverkstäder vid Örebro, så måste den hafva kraft, och det synes mig, som om dessa enskilde leverantörer skulle kunna tämligen själfständigt diktera villkoren. Jag har frågat några af de personer, som varit med om dessa utredningar, huru man skulle kunna tänka sig saken, om leverantörerna skulle hissa upp prisen för mycket. Jo, då säger man, att en kraftstation skulle kunna inköpas. Men när staten kommit i det läge, att den måste köpa, torde herrarne hafva erfarenhet af, att staten också måste betala grundligt. Vidare har det sagts mig, att man skulle kunna använda ångkraft. Ja, det är ju också mycket naturligt, att man det kan, men redan professor Richert har i sitt utlåtande påvisat — vid den jämförelse som han anställt med en af maskindirektör Klemming i järnvägsstyrelsen gjord beräkning — att till och med under dåvarande förhållanden vid Motala ångkraft där skulle ställt sig 40 kronor dyrare per hästkraft och år än elektrisk kraft.

Då det emellertid nu, som sagdt, är fråga om att utvidga verkstaden vid Örebro, och man tydligt ser, att det icke kan komma att gå så lång tid om, innan det ytterligare blir fråga om att anlägga nya verkstäder eller utvidga de gamla verkstäderna, så frågar jag, om det kan anses vara med full försiktighet förenligt, att man bygger dessa verkstäder på ett ställe, där staten visserligen äger god och tillräcklig grund, men där staten icke äger någon kraft, utan måste förhyra sådan af enskilde. Jag tycker, att staten genom detta ställes i ett allt för stort beroende af enskilde. Skulle det då icke vara försiktigare, när man särskildt ser, huru äldre planer hafva blifvit kullkastade af senare inträffade omständigheter, att nu försöka uppgöra en plan, som man kan hoppas icke behöfva kullkastas af framtida omständigheter, och därför förlägga denna reparationsverkstad till en

Anslag till  
anläggning  
af en vagn-  
reparations-  
verkstad i  
Örebro.  
(Forts.)

plats, där det icke endast finnes utrymme, utan där staten äfven disponerar kraft.

En sådan plats synes mig Motala vara. Om det nu skulle visa sig, att det skulle blifva för dyrt att för det första behöfvet af kraft för verkstaden anlägga en vattenkraftstation i Motala ström, så vill jag nämna, att det numera i Motala finnes enskild elektrisk kraft att förhyra, hvilken erbjudes staten, utan att staten behöfver lägga ned några kostnader på ledningar, för 85 kronor per hästkraft och år. Och lägges verkstaden till Motala, har staten ju alltid den fördelen, att, om framdeles fördelaktiga kontrakt med enskilda leverantörer icke kunna uppgöras, staten då har egen vattenkraft i Motala ström att taga vara på.

Jag anser det sålunda af nu angifna skäl vara försiktigt och klokt, att, innan man bestämmer sig för att anlägga denna nya verkstad i Örebro, verkligen låta företaga en noggrann undersökning i Motala ström, huruvida icke där borde anläggas en kraftstation för dessa verkstäders drivande, och huru anläggningskostnaderna och andra priser skulle ställa sig, då man tänker taga ut mera kraft än det var fråga om 1899.

På grund af hvad jag sålunda anført, anhåller jag, herr grefve och talman, att få yrka afslag på utskottets hemställan och bifall till den af mig afgifna reservationen.

Herr Fränckel: Herr grefve och talman! Mina herrar! Den siste ärade talaren har varit nog vänlig att för kammaren redogöra för hvilken ställning Riksdagen intog 1899, då det första förslaget framkom att anlägga en centralverkstad för statens järnvägar. Som han relaterade, förelåg då på samma sätt som i dag frågan, hvar denna centralverkstad lämpligen borde förläggas. Redan då framträdde med kanske mycket större skäl än i dag lokala intressen, som önskade, att verkstaden skulle förläggas vid Motala. Man verkställde då en allsidig utredning för att bilda sig ett opartiskt omdöme om, huruvida verkstaden borde förläggas vid sistnämnda stad eller vid Örebro, och använde för detta ändamål våra förnämsta tekniska auktoriteter. På sätt talaren nämnde, stannade Riksdagen 1899 emellertid vid att besluta att anlägga verkstaden vid Örebro.

Nu måste man medge, att, sedan detta beslut fattades 1899, frågan har inträdt i ett helt annat skede. Nu föreligger nämligen icke fråga om att uppsöka plats för en centralverkstad, utan nu gäller frågan, om man redan nu skall frångå den plats, där denna centralverkstad redan anlagts, och anlägga en centralverkstad *till* vid Motala. Jag ber då att få fästa kammarens uppmärksamhet på, att enligt vanliga järnvägsbegrepp ett beslut i sistnämnda riktning skulle innebära ett stort slöseri. Det kan ju nämligen icke förnekas, att då man 1899 beslutit att anlägga en lokomotivverkstad å de rymliga, staten tillhöriga Alnängarna med sin goda terräng och med sitt utmärkta läge invid en så stor stad som Örebro, där möjligheter för bostäder kunde beredas och lätteligen arbetskraft anskaffas, man då borde draga största möjliga fördelen af detta beslut genom att jämväl dit förlägga den nu ifrågasatta verkstaden. Genom att besluta att anlägga denna vid



Örebro skulle man jämväl vinna, att man icke för densamma behöfde anskaffa annat än några underordnade specialverktyg, då alla större och dyrbarare verktyg redan finnas vid den nuvarande reparationsverkstaden och kunde användas jämväl vid reparationer af vagnar. Skulle man åter i dag besluta anläggandet af verkstaden på annan plats än Örebro, skulle man för denna nödgas anskaffa verktyg af alla slag. Om man lägger den nya verkstaden bredvid den stora lokomotivverkstaden, skulle detta naturligtvis också för den ekonomiska förvaltningen och driften af verkstaden vara högst förmånligt.

*Anslag till  
anläggning  
af en vagn-  
reparations-  
verkstad  
i Örebro.*  
(Forts.)

Nu hafva motionärerna ansett, att man borde taga hänsyn till det kraftbehof, som en sådan vagnreparationsverkstad behöfde, och därför välja en plats som Motala, där det finnes ett statens vattenfall, hvarifrån man kunde få denna kraft, och icke lägga verkstaden vid Örebro, där man som hittills måste köpa kraft från den elektriska kraftstationen. Härvid ber jag att få fästa kammarens uppmärksamhet på, att kostnaderna för den föreslagna verkstaden uppgå till det stora beloppet af 700,000 kronor, men att hvad som egentligen och i första rummet kräver dessa kostnader äro de anläggningar, som erfordras för att bereda utrymme för de stora vagnar, som nu användas i trafiken. Däremot är det kraftbehof, som en sådan verkstad behöfver, ganska minimalt. Som bevis därpå ber jag att få nämna, att utskottet vid behandlingen af denna fråga låtit infordra upplysningar om huru mycket kraft, som användes vid Tomtebodas, där en motsvarande reparationsverkstad är belägen. Därvid erfor man, att för verkstadens drift åtginge 44 hästkrafter och för belysningen 30 hästkrafter. Däraf torde man finna, att äfven om det antages, att samma kraftbehof nu erfordras för reparationsverkstaden i Örebro, det endast är fråga om 70 eller 80 hästkrafter. Och kan då någon människa tänka sig, att det, jämfördt med de fördelar, som nyss blifvit anförda för verkstadens förläggande vid Örebro, skulle vara lämpligt att springa till Motala efter ett vattenfall för att få dessa 80 hästkrafter något billigare?

Jag tror således, att då man redan förut beslutit sig för att anlägga en dyrbar reparationsverkstad för lokomotiv i Örebro, denna omständighet, sammanställd med hvad jag i öfrigt anført, utgör ett tillräckligt skäl för att anlägga jämväl den nya verkstaden därstädes. När reparationsverkstaden i Örebro anlades, var det emellertid äfven andra skäl, som anfördes därför. Först och främst framhölls ur järnvägssynpunkt, att man borde om möjligt lägga en stor centralverkstad i en sådan punkt, där man väntade sig och innehade en stor genomgående trafik, där således en stor mängd materiel samlas och passerar, så att transporter icke i onödan behöfde ske. Det framhölls vidare, bland annat, att strategiska skäl talade för verkstadens förläggande till Örebro. Dessa skäl gälla väl emellertid lika bra nu som då.

Nu framhåller reservanten som stöd för sin åsikt om verkstadens förläggande i Motala, att därstädes finnes vattenkraft och tillräckligt utrymme. I sistnämnda afseende ber jag då att få fästa kammarens uppmärksamhet på, att statsutskottet redan i sitt betänkande vid 1899 års riksdag upplyste om att den areal, som då var undersökt i Motala och som möjligen skulle kunna användas till lokomotivverkstad, visserligen skulle kunnat väl räckt till för en sådan lokomotivverkstad, men

*Anslag till  
anläggning  
af en vagn-  
reparations-  
verkstad i  
Örebro.*  
(Forts.)

icke räckt till för anläggande af växelspår. Då man vet, att växelspår för en lokomotivverkstad erfordra mindre utrymme än sådana för en vagnreparationsverkstad, torde herrarne finna, att om man verkligen nu kunde tänka på möjligheten att undersöka Motala för sådant ändamål, man a priori kunde förutsätta, att utrymmet därstädes icke räcker till.

Jag tror således, att skälen för att bibehålla Örebro såsom centralverkstad äro så tydliga och så klart utdebatterade vid 1899 års riksdag, att ett uppskof för den af reservanten ifrågasatta utredningen icke är behöfligt. Men jag ber dessutom att få fästa uppmärksamheten på, att ett uppskof af en sådan viktig fråga som denna, att anlägga en reparationsverkstad för den stora mängd materiel, som järnvägsstyrelsen förfogar öfver, ur ekonomisk synpunkt är en mycket oklok åtgärd. Alla veta vi, att vagnparken vid statens järnvägar nu är ganska otillräcklig och att således trafikens fordringar på många områden icke kunna sägas vara så tillfredsställda, som önskvärdt vore. Då inse herrarne lätt, hvad det betyder, om det blir nödvändigt att låta sådana vagnar, som behöfva repareras, stå i veckor eller månader och vänta på att det skall blifva utrymme för att intaga dem i verkstaden. Denna vagnpark undandrages härigenom trafiken, hvarigenom ytterligare svårigheter uppstå. Det är ingenting ovanligt, att Riksdagen är efter år utan någon meningsskiljaktighet beviljar den ökning i anslagen till materiel, som för statens järnvägar anses behöflig. Och man gör detta därför, att man är öfvertygad om behovet af en sådan ökning. Skulle man nu genom ett uppskof af frågan om anläggandet af en reparationsverkstad för denna vagnpark ytterligare minska tillgången på materiel, så tror jag att man tillfogar järnvägen och trafiken i synnerhet en stor skada.

Då jag således anser, att man bör begagna sig af de fördelar, som kunna vinnas genom att stå fast vid 1899 års riksdagsbeslut, och då ett uppskof, som jag nyss nämnde, skulle medföra stora olägenheter, ber jag få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Friherre Beck-Friis, Johan: Jag skall be att få såsom svar på den siste ärade talarens invändningar göra några anmärkningar.

När lokomotivverkstaden anlades vid Örebro, ansåg man, att det skulle behövas 60 hästkrafter för dess drift och belysning. Det hade icke gått många år förrän mera kraft behöfdes, och ett kontrakt uppgjordes, hvarigenom möjlighet bereddes att skaffa ytterligare ända till 120 hästkrafter. Nu sade den ärade talaren, att för en vagnreparationsverkstad skulle erfordras 70 hästkrafter. Jag tror att det möjligen kan räcka i början, men det kan också mycket väl hända, att det behöfs mycket mera. Vidare sade den ärade talaren, att utrymmet vore begränsadt vid Motala. Jag kan icke finna att detta är möjligt, då järnvägsstyrelsen yttrat, att både vid Motala och Örebro finnes godt utrymme och tillfälle äfven till verkstädernas utvidgning. Jag kan icke förstå statsutskottets yttrande härom vid 1899 års riksdag annat än så, att utskottet då tagit hänsyn endast till kronodomänen Dufvebol men icke till den bredvid liggande, kronan tillhöriga Bondebacke, hvilka tillsammans utgöra ej mindre än 385 tunnland. Hvad upp-

skofvet angår, inser jag, att det kan vara till olägenhet för järnvägs-  
trafiken. Det är emellertid nu ej meningen att anslå hela beloppet  
700,000 kronor, utan meningen är att nu endast anslå en del däraf för  
att begynna anläggningen; om då, sedan utredning gjorts och klarhet  
i de af mig förut påpekade fallen erhållits, nästa års Riksdag anslår  
ett större belopp än nu begärts, skulle verkstaden, vare sig den blir  
förlagd på ena eller andra platsen, kunna blifva lika snart i ordning,  
som om utskottets förslag nu antages.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr tal-  
mannen, att i afseende på föreliggande moment yrkats, dels att ut-  
skottets hemställan skulle bifallas, dels ock att kammaren skulle afslå  
utskottets hemställan och antaga det förslag, som innefattades i den af  
friherre Beck-Friis, Johan, vid momentet afgifna reservation.

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

Votering begärdes, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och  
anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i punkten 1 a) af  
sitt utlåtande n:o 28, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utskottets hemställan och antages det förslag,  
som innefattas i den af friherre Beck-Friis vid punkten afgifna re-  
servation.

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

Ja — 91;

Nej — 25.

I det härpå föredragna *mom. b)* af föreliggande punkt bade ut-  
skottet hemställt, att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts därom  
gjorda framställning och med afslag å herr Eriksons ofvan omför-  
mällda motion, måtte för utförande af öfriga enligt statsrådsprotokollet  
öfver civilärenden den 13 januari 1906 föreslagna nya byggnader och  
anläggningar vid statens järnvägar på extra stat för år 1907 anvisa  
ett belopp af 1,317,500 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta  
förskottsvis under år 1906 af tillgängliga medel utanordna 180,000  
kronor.

*Anslag till  
åtskilliga nya  
byggnader och  
anläggningar  
vid statens  
järnvägar.*

Anslag till  
åtskiltiga nya  
byggnader och  
anläggningar  
vid statens  
järnvägar.  
(Forts.)

Herr von Möller: I onsdags, när jag tyvärr var hindrad närvara vid plenum, fälldes några ord af en framstående talare i kammaren om den ekonomiska ansvarskänslan. Jag beklagar af två anledningar, att icke de orden fälldes i dag. Den ena är ett rent egoistiskt skäl, nämligen att jag då fått höra hans anförande — nu har jag endast fått läsa referat af det i en tidning. Det andra skälet är, att de orden enligt min tanke varit synnerligen tillämpliga, när fråga är om järnvägens budget. Mina herrar, jag skall icke här tala om moralisk ansvarskänsla. Det är ej värdt att tala om moral i våra dagar, och jag skall icke vara moralpredikant gentemot järnvägsstyrelsen. Men jag skall fästa mig vid den ekonomiska ansvarskänslan. Och jag förklarar mig då med näpunde talare i hvad han sade om att det är svårt att påträffa denna. Åtminstone är det svårt för mig att finna, att den kungl. järnvägsstyrelsen har någon högre grad af ekonomisk ansvarskänsla. Den gör emellertid icke så, som talaren i onsdags påpekade i allmänhet är fallet, nämligen att skjuta ansvaret öfver från den ena till den andra. Nej, det gör den icke. Den styrelsen tror jag är ganska despotiskt anlagd, och jag tror nog att den gärna tar ansvaret, blott den får behålla makten. Herrarne känna nog till, hurusom det icke är lätt att göra sig gällande i det verket åtminstone för kapaciteter i en underordnad ställning, ty man fordrar lydnad och tystnad för att maskineriet skall kunna fungera till styrelsens belåtenhet. Ja, jag är icke emot despotism, men jag har vissa fordringar på den, som skall vara despot. Jag fordrar alltså nödvändigt i första rummet god vilja, och beträffande denna erkände jag ju i mitt anförande för en månad sedan, att den högt ärade styrelsen nog gör så godt den kan. Men det fordras äfven förmåga. Hvad förmågan hos kungl. järnvägsstyrelsen beträffar, vill jag icke mycket orda om den frågan. Gärningarna döma hvarje människa själf, följaktligen måste äfven den kungl. styrelsen dömas af sina gärningar. När jag begagnar dessa ord, tillåter jag mig peka på några af styrelsens gärningar, t. ex. på banbyggnadsafdelningen. Jag behöfver då blott erinra om sådana företag som järnvägen Riksgränsen—Gellivare och Bohuslänsbanan. Kan man säga, att beträffande dessa funnits någon ekonomisk ansvarskänsla? Eller på trafik- och taxefördelningarna; där ha vi zontarifförslaget, om hvilket jag icke nu behöfver orda vidare. Hvad beträffar maskin-afdelningen, så behandlas ju frågan om materielen i en särskild punkt af utskottets utlåtande, och vi få då se, huru det beträffande materielen står till med en och annan sak, som jag endast med lättaste hand och antydningssvis kommer att beröra.

Nu kunna herrarne tycka, att jag håller ett mycket beskt anförande, när det gäller sådana småsaker, som det här är fråga om, när man tänker på de många millioner, som eljest konsumeras af den höga styrelsen. Men för fem år sedan framställde jag samma anmärkningar som i dag mot den slentrian, som råder i systemet beträffande byggnaderna vid statens järnvägar. Jag kan icke finna annat än att det är absolut förkastligt, att man skall göra dem så kolossalt dyra. Jag anser därför, att en gräns nu bör sättas för detta slöseri.

Nu har Kungl. Maj:t i sin proposition i ämnet sagt, att Kungl. Maj:t beträffande här ifrågavarande byggnader icke haft någon an-

märkning att göra. Jag har icke heller någon anmärkning att göra mot Kungl. Maj:t i denna punkt, ty ingen kan begära, att vederbörande departementschef skall på den korta tid, som stått till hans förfogande, hafva hunnit sätta sig tillräckligt in i frågan. Men, mina herrar, jag skulle kunna hafva anmärkningar att göra mot vissa företrädare på platsen. Utskottet säger ju äfven: »Beträffande öfriga af Kungl. Maj:t föreslagna nya byggnader och anläggningar har utskottet icke haft något att erinra». Jag förstår också, att utskottet kan säga detta. Jag förstår, hvad den talaren i onsdags menade, när han talade om tröttheten. Jag kan förstå, att utskottet blifvit uttröttadt. Huru många gånger har utskottet klatschat både med snärten och den grofva klatschpiskan — med hvad resultat, det känna herrarne allesammans!

Emellertid skall jag be att få öfvergå till byggnaderna. Tillåt mig då först en passant en liten oskyldig anmärkning, innan jag går vidare. Den rör byggnadernas yttre dekorerings med reklamannonser. Jag vet mycket väl, att järnvägsstyrelsen icke har något direkt att göra med annonserna på järnvägsbyggnaderna. Jag kan emellertid icke underlåta att framhålla det olämpliga uti att sådana annonser uppsättas på statens järnvägsbyggnader som nu sker. Herrarne veta säkerligen, huru många punsch-, sprit-, likör-, öl- och porter-annonser, som där förekomma. Det tager sig ju ej så litet egendomligt ut, att staten reklamerar för rusdrycker, under det att man så vackert talar om nykterheten. Jag tycker, att det tager sig underligt ut, att man på statens byggnader får se reklamer om humbugsläkemedel, mot hvilkas användande statens lagar skulle ingripa straffande, om åklagaren gjorde sin skyldighet. Som sådana annonser om bedrägliga läkemedel anser jag nämligen annonser om elektriska bälten och dylikt. Staten gör sådana humbugsmakare en god tjänst genom att hjälpa dem att få sina medel sålda bland fattiga och sjuka människor, som icke förstå att bedöma, att det hela är humbug. Jag anser, att detta är staten ovärdigt, och jag hoppas, att vare sig genom regeringens eller järnvägsstyrelsens försorg den, som har annonserna på entreprenad, måtte tillhållas, att dessa noggrannare censureras än hittills.

Och nu till byggnaderna. Då möta oss till en början sådana utgiftsposter som 5,000 kronor för uppförande af en banvaktstuga vid Rotebro och 4,500 kronor för uppförande af en dylik vid Okna. Jag har icke nu, sedan jag sist talade om detta ämne och i detalj påpekade, huru schablonmässigt dessa byggnader uppföras, huru som där anläggas kolossala källare- och grundmurar m. m., besökt några sådana nya byggnader. Men jag återfinner här samma siffror, som jag fann 1901, hvarför jag antar, att de fortfarande byggas efter samma system. Kostnaderna för uppförandet af ett boställshus med *ett rum och kök jämte uthus och källare* har sålunda upptagits till 4,500 à 5,000 kronor. Men hvilken fabriksidkare eller godsägare skulle komma ut med att bygga sina arbetarbostäder så dyrt — och ändå är det ej tal om, att de blifva ett spår bättre trots dessa höga kostnader. Jag skall åtaga mig att uppföra lika rymliga och inredda byggnader för kanske halfva priset. Man behöfver icke bygga med dessa cyklopiska grundmurar och andra onödiga anordningar, som

*Anslag till  
åtskilliga nya  
byggnader och  
anläggningar  
vid statens  
järnvägar.*  
(Forts.)

*Anslag till  
åtskilliga nya  
byggnader och  
anläggningar  
vid statens  
järnvägar.*  
(Forts.)

nu sker. Gud vet, om ändock själffrakterna för byggnadsmaterialet medräknats. Förr har det åtminstone icke varit fallet, efter hvad jag vill minnas. Samma anmärkning gäller om de boställshus, där lägenheterna äro flera. Här är ett hus vid Laxå med flera lägenheter sammanförda. Hvarje lägenhet om ett rum och kök jämte källare och uthus kommer där att kosta mer än 3,000 kronor. På samma sätt förhåller det sig vid Löräng, Skästra och Hennan; äfven där komma lägenheterna uti de sammanbyggda husen att betinga en kostnad af omkring 3,000 kronor. Vid hållplatserna Gransjö och Gullträsk skola hållplatsstugorna tillbyggas, och är med tillbyggnaderna afsedt att erhålla särskilda resgodsrums samt större väntrum, hvarvid kostnaderna beräknats till 3,100 kronor för hvardera hållplatsen. Vid Sunderby är utrymmet i väntsal och resgodsrums otillräckligt, hvadan en tillbyggnad af stationshuset skall göras för 4,000 kronor. Detta går till ganska afsevärda belopp.

Jag ber emellertid att ännu en gång få hemställa till vederbörande, vare sig det är statsutskottet eller kungl. järnvägsstyrelsen eller Kungl. Maj:t, om man icke för framtiden skulle kunna beträffande dessa, visserligen relativt små poster införa ett billigare byggnadssätt.

Ännu en sak, mina herrar! Låtom oss gå litet tillbaka i tiden, ty jag kan icke förneka, att »till flydda tider återgår min tanke än så gärna», när jag hör talas om brikettfabriken i Elmhult. Jag skulle ju hafva kunnat komma med afskrifter och en del handlingar, men det skulle hafva blifvit för långt, och jag skall därför be att få muntligen relatera saken, såsom jag erinrar mig densamma. Jag ber emellertid på förhand om ursäkt, därest mitt minne skulle slå fel beträffande denna fabrik.

Riksdagen hade ju beslutat, att försök med briketter skulle anställas, och anslag äfven medel för dessa försök. Vare sig man icke litade på att försöken skulle slå gynnsamt ut eller man fruktade för att vid byggnadens uppförande icke tillräcklig sparsamhet skulle iakttagas, nog af, fabriken skulle uppföras, men man hade, efter hvad jag vill minnas, icke anslagit några medel till själfva byggnaden; åtminstone var det i sådan händelse en obetydlighet. Då lär en person hafva föreslagit kungl. järnvägsstyrelsen att inköpa en tomt vid Elmhult, eftersom järnvägsstyrelsen ansåg, att man borde lägga brikettfabriken så långt från de skånska kolgrufvorna, som man gärna kunde begära. Eljest hade det legat närmare till hands att förlägga densamma vid västkustbanan eller vid Hesselholm. Då gaf denne person anvisning på en tomt för 1,500 kronor och förskottade beloppet. Där skulle enligt samme persons utsago fabriken komma att ligga utmärkt väl. Men Riksdagen hade icke anslagit några medel, och den samvetsgranna styrelsen, som ju icke ville göra Riksdagen eller någon människa något emot, vågade icke gå bakom Riksdagens rygg och mottaga detta anbud på 1,500 kronor, utan den byggde i stället fabriken bakom lokomotivstallet, och detta nödvändiggjorde en anordning med decauvillejärnväg — enligt hvad man sagt mig, jag har icke själf varit på platsen — till brikettfabriken, hvilket åter hade till följd, att briketterna måste omlastas med icke obetydlig kostnad för staten. Det sätt, hvarpå man använde de gamla lokomotiven såsom motorer och eldade under

dem med en så stor kolmängd, att detta gjorde ett ganska afsevärdt intrång på den behållning, som beräknades skola uppstå genom användning af briketterna, detta skall jag här förbigå. Men, mina herrar, här komma de igen, dessa 1,500 kronor som man sparade, här komma de igen genom utvidgning af spåret vid Elmhult, ty jag gissar att man nu sent omsider är betänkt på att spara omlastningen från decau-villespåret.

*Anslag till  
åtskilliga nya  
byggnader och  
anläggningar  
vid statens  
järnvägar.  
(Forts.)*

Har jag begått något misstag i detta fall, så ber jag herrarne om ursäkt; jag tror dock, att min sagesman varit väl underrättad. Jag har tagit mig friheten att berätta denna lilla historia, för att herrarne må se, huru samvetsgrann och sparsam man är på detta håll.

Herr Tamm, Hugo: Jag skall naturligtvis vara den förste att stryka under den af herr von Möller uttalade önskan, att såvidt möjligt är man må söka att iakttaga sparsamhet vid dessa byggnader, och jag kan äfven understryka den meningen, att nog många gånger det bort kunnat ordnas så, att detta byggnadsarbete på ett sparsammare sätt fullgjorts. Det var emellertid ett par positiva anmärkningar, som gjorde att jag begärde ordet.

I afseende å Elmhultsfrågan har jag icke haft tillgång till de underrättelser, som den föregående talaren meddelade. Jag har således hvarken skäl att betvifla dem eller att godkänna dem. Jag ber blott att få fästa uppmärksamheten på att den i betänkandet anförda summan, 23,000 kronor, äfven innefattar kostnad för jordförvärf och spår-anordningar. Utskottet har emellertid icke undersökt denna fråga närmare, då någon särskild anledning därtill icke förelegat.

Beträffande två andra anmärkningar, som framställdes af herr von Möller, är jag däremot i tillfälle att meddela, huru förhållandet är.

Med annonserna förhåller det sig så, att järnvägsstyrelsen i detta afseende icke bestämmer något. Saken är så ordnad, att till den stackars änkekassan, hvilken, såsom herrarne känna, i likhet med hela pensionsinrättningen har stort behof af förstärkning, inbetalas af den person, som sköter annonseringen, en viss arrendesumma för rättigheten härtill. Hela denna angelägenhet är således ordnad till förmån för änkekassan och annonseringen öfverlämnad till en arrendator, som äger bestämma om annonseringen.

Hvad därefter angår den andra fråga, vid hvilken jag här vill uppehålla mig, har densamma verkligen icke blott i år utan många år varit föremål för undersökning inom utskottet. Ett par år efter det dylika anslag äro beviljade, har statsutskottet från järnvägsstyrelsen infordrat upplysningar om huru det i realiteten har slagit ut. Särskildt i de af herr von Möller åberopade fallen är ju förhållandet det, att man icke kan begära, att järnvägsstyrelsen skall göra ritningar och detaljundersökningar för hvarje särskildt boställshus eller hvarje annat mindre hus hela linjen utefter. Detta skulle fordra ett betydligt förarbete, som icke tjänar något till. Därför har det gått till så, att distriktsförvaltningarna angifva approximativa belopp, såsom vid Okna 4,500 kronor, vid Rotebro 5,000 kronor o. s. v., i enlighet med hvad erfarenheten från föregående tillfällen gifvit vid handen. Sedermera uppföres uti järnvägarne räkenskaper för hvart och ett af dessa hus

*Anslag till  
åtskilliga nya  
byggnader och  
anläggningar  
vid statens  
järnvägar.*

(Forts.)

den verkliga kostnaden, och det har visat sig, att på de flesta ställen den verkliga kostnaden understigit det ursprungligen angifna beloppet, hvarför också Kungl. Maj:t nu har kunnat från 1902 och 1903 års anslag infordra, efter hvad jag vill minnas, 144,000 kronor, utgörande öfverskott, som icke för sitt ändamål tagits i anspråk. Här är således icke fråga om några kostnadsförslag i den meningen, att man på förhand noga beräknat kostnaden för ett boställshus, utan för de särskilda boställshusen begär järnvägsstyrelsen summor, uppgående till 4,500, 4,600 eller 5,000 kronor. Hvad som blir öfver står till Riksdagens förfogande och blir icke på annat sätt använt eller med andra medel sammanfördt, hvarför också, såsom jag nyss nämnde, den transaktionen har kunnat äga rum, att Kungl. Maj:t för diverse nybyggnader afsett sådana öfverblifna medel, som icke gått åt till dessa byggnadsarbeten. Hvad som af den föregående talaren anfördes är således icke något bevis för att dessa boställshus blifva så dyra, ty de kosta icke precis efter synliga anslagsbeloppet, utan de kosta hvad de kosta, och den kostnaden har i allmänhet understigit de förslagsvis uppförda beloppen. Inga penningar äro borttappade, utan medlen redovisas fullständigt och stå fullkomligt till Riksdagens och Kungl. Maj:ts disposition. Jag tror således icke, att denna sak är så anmärkningsvärd, som den framställdes af den föregående talaren.

Helt annat är det, om man anser, att byggnaderna i allmänhet blifva för dyra i och för sig.

Rörande detta har man på vederbörande afdelning i statsutskottet är ut och är in hållit på med att verkställa beräkningar, men vi äro icke sakkunniga i fråga om att bedöma, hvad en spårutvidgning kostar eller om ett hus på ett ställe måste blifva dyrare än på ett annat. Här stå vi lika främmande som beträffande flera andra dylika byggnadsanslag. Jag kan emellertid till jämförelse nämna, att medan järnvägsstyrelsen för ett boställshus beräknar 4,500 à 5,000 kronor, så har vid en anstalt, om hvilken biskop Billing häromdagen talat, en portvaktsstuga betingat 9,100 kronor enligt af öfverintendentsämbetet granskade och godkända ritningar.

Jag anhåller om bifall till utskottets hemställan.

Herr von Möller: Jag blef något förvånad, när jag fick höra denna replik, men jag letade onpphörligt efter någon fast hållpunkt. Det svarades endast, att distriktsförvaltningarna komma in med approximativa kostnadsförslag, men herr Tamm glömde bort att säga, huru mycket billigare det i verkligheten ställer sig. Jag anser att 4,500 kronor äro mycket för mycket för en sådan liten stuga, som här är i fråga, och att 2,000 kronor böra vara lagom. Herr Tamm svarade icke på huru mycket billigare dessa byggnader verkligen blifva. Jag fick beträffande denna stuga, för hvilken begäres 4,000, 4,500 eller 5,000 kronor, icke veta, huru många hundratal eller tiotal kronor eller huru många tusental kronor inbesparas, men det hade väl bort sägas. Jag har således icke blifvit gendrifven i denna punkt. Om det är en approximativ beräkning, säger jag i alla fall, att det skulle väl kunna prutas af 1,000 eller 2,000 kronor eller mera, men om detta fick jag icke någon upplysning.



Hvad annonserna beträffar, har jag icke sagt annat, än att järnvägsstyrelsen borde bättre än hittills censurera desamma.

*Anslag till  
åtskilliga nya  
byggnader och  
anläggningar  
vid statens  
järnvägar.*

(Forts.)

Herr Tamm, Hugo: Jag har icke närmare ingått på denna punkt, ty det skulle väl vara orimligt begärdt, att jag här skulle minnas dessa listor på nära tre sidor, där hvarje hus är upptaget och besparingarna angifna. Jag har nöjt mig med att säga, att på dessa anslag hafva besparingar uppkommit, och jag vågar nästan påstå, att en af dessa nyanläggningar, som var upptagen till 5,500 kronor, i själfva verket kostade 2,700 och lämnat en besparing af 2,800 kronor. Det är olika summor för olika hus, men att man skall hafva dem i minnet är dock för mycket begärdt. Faktum är, att det förhåller sig så som jag uppgifvit, och att på detta anslag afsevärda besparingar uppstå.

Herr Ericsson: Jag erkänner visserligen, att det är många saker, som statens järnvägsstyrelse åstadkommit och som i närvarande stund icke göra denna styrelse populär; den har mången gång byggt både dyrt och dyrare, än som behöfts. Vidare vill jag erinra om sådana fall som Alfvesta järnvägsstations ombyggnad, där det af Riksdagen för ändamålet beviljade anslaget icke har på flera år kommit till användning, utan i stället denna station, som varit utdömd, under tiden blifvit underkastad reparation. Ett sådant tillvägagående är enligt min mening felaktigt.

Men det är icke så mycket för att anföra detta, som jag begärt ordet, utan det är för att inlägga min reservation mot det stridssätt, som den föregående talaren, herr von Möller, har använt. Jag anser, att inom denna kammare, där statens järnvägsstyrelse icke kan direkt svara på beskyllningar, bör man icke komma med sådana framställningar, att man måste på förband be om ursäkt, för den händelse desamma äro osanna och oriktiga. Det är ett stridssätt, mot hvilket jag, som sagdt, vill inlägga min protest.

Öfverläggningen ansågs härmed slutad, hvarefter kammaren biföll hvad utskottet i förevarande moment hemställt.

### *Punkterna 2 och 3.*

Hvad utskottet hemställt bifölls.

### *Punkten 4.*

Med anledning af Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning hade utskottet i nu föredragna punkt hemställt, att Riksdagen, med bifall därtill, måtte till anskaffande af ny rörlig materiel vid statens redan trafikerade järnvägar för år 1907 bevilja 4,000,000 kronor.

*Anslag till  
ny rörlig  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.*

Grefve Taube: Herr grefve och talman, mina herrar! Till denna utskottets hemställan yrkar jag naturligtvis bifall, men jag har ansett mig böra taga till orda med anledning af en från chefen för IV:e

Anslag till  
ny rörlig  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.  
(Forts.)

arméfördelningen till krigsministern aflåten officiell skrivelse angående de transporter, som ägde rum sistlidne jul, och i hvilken skrivelse det klagas öfver dålig behandling och dålig materiel. Utan att här inlåta mig på någon kritik öfver den väl skarpa skrifvelsen, vill jag dock i en punkt uttala en protest, nämligen beträffande den beskyllning, som är gjord mot järnvägens personal för en dålig behandling af manskapet under transporter. Jag tror mig i detta fall kunna vädja till kammaren, om järnvägens plikttrogna personal är känd för att illa behandla dem, som resa på järnvägen. Jag har åtminstone icke funnit det, och jag tror, att ett dylikt uttalande är obefogadt.

Hvad nu själfva denna sak beträffar, ber jag att få framhålla, att då nu chefen för IV:e arméfördelningen anser, att volontärer, som resa hem under julen och öfriga tider, då de äro permitterade, icke kunna och böra begagna de truppvagnar, som äro afsedda för arméns transporter i allmänhet och hvilkas inredning och beskaffenhet i öfrigt är af krigsförvaltningen godkända, så finnes det enligt min uppfattning icke mer än två sätt att råda bot på denna sak. Antingen kan man begära ytterligare ökad bidrag för anskaffande af tredje klass vagnar, på det att manskapet uteslutande må få begagna sådana. Jag vill emellertid inom parentes nämna, att sistförflutna jul färdades de flesta i tredje klass vagnar. Detta är det ena sättet, att öka anslaget för att sålunda få materiel; det andra sättet är naturligtvis att, då manskapet icke kan åtnöjas med de järnvägsfordon, som vid dylika tillfällen förut stått till buds, indraga det medgifvandet, att permitteradt manskap må få färdas på truppbiljett, och i stället låta dessa personer liksom andra passagerare betala sin tredje klass biljett. Då komma de naturligtvis i samma ställning som öfriga passagerare.

Jag har som sagt icke något annat yrkande att framställa än om bifall till den föredragna punkten.

Herr von Möller: Såsom herrarne se, har kungl. järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte af Riksdagen begära ett extra anslag å 4 miljoner kronor att användas till inköp från inhemska verkstäder af rullande materiel. Det är sålunda begärdt, att materielen skulle inköpas från inhemska verkstäder. Jag ber att få säga herrarne, att jag gillar fullkomligt, att man uppmuntrar den svenska industrien, och jag är mycket glad att kunna säga, att jag tror att det är allmänt erkändt, att den svenska materielen är synnerligen förträfflig. Men detta hindrar mig i alla fall icke på grund af vissa siffror, som jag möjligtvis icke tillräckligt förstår, att göra en fråga och att sätta ett litet observandum i marginalen.

Jag vill minnas, att sedan år 1876 har det icke inköpts några lokomotiv eller vagnar från utlandet med undantag af de bekanta amerikanska lokomotiven. Herrarne komma nog ihåg dem och de anmärkningar, som därvidlag gjordes i pressen. Jag skall icke inquietera eller irritera någon genom att komma med någon beskyllning, då jag tyvärr ännu är i saknad af nödigt material. I annat fall tror jag, att herrarne skulle fått upplysningar af ganska egendomlig art. Jag skall inskränka mig till att, till stöd för hvad jag nu sagt, fästa uppmärksamheten på några siffror, som jag icke kan fullt klargöra. År

1904 inlämnade järnvägsstyrelsen en skrivelse till Kungl. Maj:t med anledning af inkomna anbud från dåvarande vagnverkstäder. Kungl. Maj:ts uppmärksamhet fästes därvid på, att en ring tycktes hafva blifvit bildad bland dessa vagnverkstäder, men, säger styrelsen, *någon ring bland lokomotivfabrikanterna existerar icke.* Och så inköptes 25 lokomotiv från 3 svenska verkstäder.

Anslag till  
ny rörlig  
materiel vid  
statens järn-  
vägar.  
(Forts.)

När man observerar det pris, som då offererades, så väckte det onekligen en viss förvåning, huru noggrannt vederbörande verkstäder, som ju enligt kungl. järnvägstyrelsens utsago *icke* hade bildat någon ring, uppgjorde sina beräkningar, då de kunde komma till på öret samma resultat. Det var 15 lokomotiv af två olika typer, som offererades från en verkstad, 15 från en annan och 5 från en tredje. Af dessa lokomotiv togos 10 stycken från hvar och en af de större verkstäderna, som offererat 15 stycken, och det egendomliga var, att så mycket billigare man var på den ena typen, så mycket dyrare var man på den andra och vice versa, så att de båda verkstäder, som offererat de 15 lokomotiven, slutade sina beräkningar på ett belopp af 1,527,000 kronor.

Jag uttrycker min beundran för ingenjörvetenskapens framsteg. Man måste göra detta, när man granskar offerterna och ser, hur man till och med kommit till ett så noggrannt resultat, så att ena verkstaden kan offerera lokomotiv till ett pris, som endast med en hundra kronor skiljer sig från den andra. Det kallar jag en *exakt vetenskap*, som kan göra så noggranna beräkningar, när det rör sig om så stora belopp.

Se vi åter på leveranssiffrorna från 1905, så finner man, att det förhåller sig precis på samma sätt. Där är det t. ex. en lokomotivtyp, som Motala mekaniska verkstad och firman Nydqvist & Holm leverera till på öret samma pris, 67,000 kronor. På samma sätt med en annan typ, som firman Ljunggren och Nya Atlas leverera till 36,000 kronor. År 1906 offereras samma typ, som förut kostat 67,000 kronor, till ett pris af 68,750 kronor från tre olika verkstäder. Herrarne måste ursäkta, om jag finner det *märkligt*, att järnvägsstyrelsen icke dess mindre med en sådan tvärsäkerhet kunnat förklara, att det icke finnes någon sammanslutning eller ringbildning mellan dessa verkstäder. Hur är det eljest möjligt, att dessa i sina offerter kunnat komma till samma resultat.

Det är detta observandum, som jag satt i marginalen af utskottets utlåtande.

Efter härmed slutat öfverläggning biföll kammaren hvad utskottet i föreliggande punkt hemställt.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 21 och 23 innevarande februari bordlagda utlåtande n:o 29, i anledning af gjorda framställningar angående personalen vid statens järnvägar.

*Punkterna 1 och 2.*

Hvad utskottet hemställt bifölls.

## Punkten 3.

Tillfällig af  
löningsför-  
bättring för  
vissa järn-  
vägsbetjante  
och tjänste-  
män.

Mom. a).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

att båda nu ifrågavarande lönetillägg icke skola utgöra hinder för uppbärande af vare sig särskildt tilläggsarfvode eller aflöningsförbättring, som enligt gällande bestämmelser kan tillerkännas vissa tjänsthafvare, eller, därest allmänt dyrtidstillägg skulle tilldelas statens tjänstemän och betjante, sådant dyrtidstillägg, hvilket dock icke får beräknas å förberörda lönetillägg;

*Tillfällig af  
löningsför-  
bättring för  
vissa järn-  
vägsbetjante  
och tjänste-  
män.*

(Forts.)

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

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

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

Utskottet hade i nu föredragna moment på anförda grunder hemställt, att Riksdagen måtte på det sätt bifalla Kungl. Maj:ts förvarande framställning äfvensom den af herr Lindqvist m. fl. väckta motionen n:o 24 och herr Bergs motion n:o 66, att Riksdagen medgifver, att ett tillfälligt lönetillägg af 60 kronor, för år räknadt, må under år 1906 af trafikmedel tilldelas de inom järnvägsstyrelsen anställda kontorsbiträden och de betjante vid statens järnvägars distrikt och ångfärja, som åtnjuta en aflöning af 960 kronor eller därunder, med undantag dock af den personal, som på grund af Kungl. Maj:ts bref den 22 juni 1904 uppflyttats i högre löneklass utan att, enligt de för uppflyttning i löneklass gällande allmänna grunder, hafva varit från och med år 1906 berättigad till dylik uppflyttning, samt att detta lönetillägg icke skall utgöra hinder för uppbärande af vare sig särskildt tilläggsarfvode eller aflöningsförbättring, som enligt gällande bestämmelser kan tillerkännas vissa tjänsthafvare, eller, därest allmänt dyrtidstillägg skulle tilldelas statens tjänstemän och betjante, sådant dyrtidstillägg, hvilket dock icke får beräknas å förberörda lönetillägg.

Herr statsrådet Schotte: Då statsutskottet uti den nu föreliggande punkten icke ansett sig kunna tillmötesgå Kungl. Maj:ts proposition, skall jag be att få närmare uttala mig om de skäl, som legat till grund för Kungl. Maj:ts förslag.

Kammaren känner till skillnaden emellan statsutskottets och Kungl.

*Tillfällig af  
löningsför-  
bättring för  
vissa järn-  
vägsbetjante  
och tjänste-  
män.*

(Forts.)

Maj:ts förslag. Medan Kungl. Maj:t ansett, att jämväl personalen i löneklassen 1,080 kronor skulle komma i åtnjutande af ett lönetillägg af 60 kronor, så har statsutskottet liksom i fjol stannat vid att föreslå enahanda förmån allenast för dem, som befinna sig i löneklassen 960 kronor och därunder. Medan vidare Kungl. Maj:t ansett, att den i Stockholm med omnejd varande personalen i samma löneklasser borde tillerkännas ett ytterligare lönetillägg af 60 kronor, så har statsutskottet funnit sig icke kunna tillmötesgå detta förslag.

Det skäl, som statsutskottet först anför för sitt afstyrkande, är olämpligheten af ett dylikt tillfälligt lönetillägg. Statsutskottet anser, att »det måste anses synnerligen olämpligt att år efter år, än för den ena än för den andra klassen af järnvägspersonalen, vidtaga tillfälliga ändringar och förbättringar i aflöningsvillkoren». Ja, däruti kan jag gifva statsutskottet rätt. Statsutskottet åberopar härutinnan det yttrande, jag hade till statsrådsprotokollet, att den fastställda lönestaten genom dylika tillfälliga lönetillägg utsättes för faran att mista ordning, reda och sammanhang, och statsutskottet har alldeles riktigt tillfogat, att den egenskap af stadga, som en lönestat dock bör äga, i löntagarnes uppfattning helt och hållet går förlorad, då de se, huru gång på gång nya ändringar i aflöningsvillkoren kunna utverkas. Men det händer nog ibland, att tiden springer förbi lönestaten, att stegrade pris på lifsförnödenheter äfvensom fallande penningvärden samverka till att göra en lönetillökning vid sidan af och utom lönestaten nödvändig. Den principen har också såväl af statsutskottet som af kammarne godkänts och upptagits, då vid föregående riksdag både föreslagits och beviljats ett sådant lönetillägg för den järnvägspersonal, som har en aflöning af 960 kronor och därunder.

Ett ytterligare skäl att icke nu motsätta sig Kungl. Maj:ts förslag synes mig vara, att det i år antagligen är sista gången, som man behöfver påkalla ett särskildt lönetillägg för järnvägspersonalen, ty till nästa riksdag bör den numera tillsatta särskilda kommitténs förslag till ny löneroglering för järnvägspersonalen vara färdigt.

Statsutskottet har vidare såsom skäl för sitt afstyrkande af Kungl. Maj:ts förslag åberopat tillsättandet af denna särskilda lönerogleringskommitté samt att det från år 1904 till 1905 icke förefinnes någon afsevärdare stegring i prisen på lifsförnödenheterna. Härmed kommer man in på kärnpunkten af frågan, nämligen behöfligheten af lönetillägg för den klass af järnvägsbetjante, hvarom nu är fråga. Förefinnes det ett behof af lönetillägg, så synes det vara riktigt, att man försöker tillmötesgå det, äfven om principiella skäl eller hänvisning på en snart kommande löneroglering skulle kunna anföras såsom skäl för ett motsatt förfarande. Frågan, om ett behof i föreliggande fall verkligen förefinnes, löser sig till två frågor: Föreligger det för det första för den löneklass, som har 1,080 kronor, ett behof af att komma i åtnjutande af ett särskildt lönetillägg? och vidare: Föreligger det för den i Stockholm med omnejd boende personalen ett behof af extra lönetillägg därutöfver? Jag skall be att något litet få uppehålla mig vid frågan om behofvet af de utaf Kungl. Maj:t föreslagna extra lönetilläggen. Hela personalen inom löneklassen 1,080 kronor är 469 personer. Af den lönetabell öfver ifrågavarande aflöningsklass, som statsutskottet

vidfogat sitt utlåtande och där dyrtidstilläggen ock äro medtagna, framgår, att det blott är 12 lokomotivförare som komma öfver 2,000 kronors inkomst, medan 204 hafva löner mellan 1,900 och 1,700, samt ej mindre än 200 st. hafva under 1,400 kronor. Detta är, som sagdt, med beräkning af samma dyrtidstillägg, som förut utgått. Af dem som hafva 1,800 kronor äro 143 lokomotivförare samt ett par konduktörer. Konduktörerna stanna i allmänhet vid en lön mellan 1,700—1,800 kronor.

*Tillfällig af-  
löningsför-  
bättring för  
vissa järn-  
vägsbetjante  
och tjänste-  
män.*  
(Forts.)

Det torde böra bemärkas, att lokomotivförarne och konduktörerna komma upp till så pass stora lönesiffror därigenom, att de hafva särskilda så kallade milpenningar. Dessa utgöra 400 kronor för lokomotivförare och 192 kronor för konduktör. Dessa milpenningars hufvudsakliga karaktär är att utgöra en särskild ersättning därför, att denna personal måste hafva sin tjänstgöring på annan ort än där deras hem äro belägna. Det synes mig icke riktigt att medräkna hela milpenningssiffran i lönen, ty det är gifvet, att då en person under större delen af sin tjänstgöring vistas utom hemmet och får intaga sina måltider på järnvägsrestauranter eller inackorderingsställen, behovet af högre lön är större än för den personal, som dag efter dag kan intaga måltiderna i hemmet.

Hvad särskildt lokomotivförarne beträffar, så hafva de dessutom en mycket ansträngande och ansvarsfull tjänstgöring. De måste vara synnerligen vakna och påpassliga. Det fordras vidare för dem särskilda kompetensvillkor eller genomgående af en särskild yrkeskurs, och deras tjänsteverksamhet är hälsofarlig. Det måste därför vara ur alla synpunkter viktigt för trafiksäkerheten, att lokomotivförarepersonalen tillerkännes tämligen goda löneförmåner. Om än, såsom jag gärna medgifver, lokomotivförarne i allmänhet hafva det ganska bra, så bör dock detta icke utgöra skäl för att nu utesluta en del andra inom samma löneklass från en välbehöflig löneförbättring. Såsom ogifta kunna de väl reda sig, ehuru det alltid blir proportionsvis dyrt för dem att gå ut och äta på matställen, men för dem, som äro gifta, måste det möta stora svårigheter att på den lön, som de nu ha, kunna tillfredsställa annat än de mest trängande lefnadsbehofven.

Det är svårt att göra några exakta beräkningar på de utgifter, som en familj om man, hustru och t. ex. 3 barn hafva för att tillfredsställa sina lefnadsbehof. Prisläget å konsumtionsvaror modifierar ofta i viss grad behovet, men i fråga om den samhällsklass, som det här är fråga om, torde detta saklöst kunna utelämnas, då dess inkomster under alla omständigheter endast svara mot blygsamma lefnadsvillkor. En allmän prisstatistik kan ge ganska goda anvisningar i denna fråga, och tvifvelsutän kan af en sådan hämtas en god ledning till bedömande af behöfligheten af det lönetillägg, hvarom här är fråga. Åtskilliga slutsatser rörande lefnadsbehofven kunna ock vinnas genom jämförelser med en del med järnvägsbetjäningen likställda klassers löneförmåner. I kommerskollegium gjordes för något år sedan en statistisk utredning öfver existensbehofven inom arbetareklassen. Utredningen afsåg landsorten och var gjord efter ett medeltal af 40 olika orter i skilda trakter af landet. Det befanns då, att utgifterna för en arbetarefamilj af ofvan angifna storlek kunde beräknas till 1,225

*Tillfällig af löningsförbättring för vissa järnvägsbetjante och tjänstemän.*  
(Forts.)

kronor. Härtill bör, hvad järnvägspersonalen beträffar, läggas en del andra omkostnader såsom pensionsafgifter, utgifter för skolböcker m. m., hvarför siffran 1,500 kronor närmast torde kunna beteckna lefnadsutgifterna för en järnvägsbetjänt med hustru och tre barn. Då är beräknadt, att familjen bebor ett rum och kök, för hvilken lägenhet hyran upplagits till 150 kronor. Det finnes emellertid åtskilliga järnvägsbetjante, som med fog kunna hafva anspråk på den större komfort, som 2 rum och kök utgöra. Då måste man tillägga ytterligare 100 kronor och kommer upp till 1,600 kronor. Dessa siffror synas mig vara minimibelopp att räkna med i fråga om personer i den ställning järnvägsbetjante innehafva.

Beträffande prisstegringen från i fjol har utskottet ansett, att den är så liten, att den icke påkallar någon åtgärd med afseende å löneförbättring för viss järnvägspersonal. En inom kommerskollegium gjord beräkning visar emellertid, att prisstegringen från juli månad 1904 till samma tid 1905 var för smör 4,8 %, för rågmjöl 5,6 %, för nötkött 1,1 %, för salt fläsk 8 %, för salt sill 8,3 %, för kaffe 4,5 % och för bitsocker 8,1 % eller i medeltal omkring 6 %.

Utgår man således från att löneklassen på 1,080 kronor i fjol var skäligt tillgodosedd, så bör man, för att den i år skall komma i samma ställning, öka lönen med ungefär 60 kronor, hvilket motsvarar den löneförbättring som nu begäres för personalen. De nu anförda siffrorna afse landsorten. Går man sedan till Stockholm, så visar det sig där, att den allmänna prisnivån är högre och att lefnadskostnaderna således där ställa sig afsevärdt drygare än i landsorten. Enligt arméns portionsstat utgjorde kostnaden år 1905 för en man 60,8 öre pr dag. Beräknar man då i enlighet härmed och att kostnaden för hustrun belöper sig till  $\frac{4}{5}$  häraf och för hvarterdera af 3 barn till  $\frac{2}{5}$ , så är man uppe i en summa af nära 666 kronor för hela familjen. Utaf de för åren 1903—1904 meddelade uppgifterna från medicinalstyrelsen och fängvårdsstyrelsen visar det sig, att dessa verks utgifter äro ungefär lika, respektive 50,3 öre och 46,4 öre för vårdad patient eller intagen fänge vid anstalterna i Stockholm. Sedan dess hafva emellertid åtskilliga prisstegringar ägt rum. Det är uppenbart, att de nu nämnda förvaltningarna, som hafva förmånen af att kunna inköpa större partier på en gång, hvarigenom prisen gifvetvis minskas, kunna räkna med lägre dagkostnader än den enskilde, som måste göra uppköpen för dagen. Beträffande hyrorna i Stockholm, så utgöra de i medeltal för närvarande 289 kronor för 1 rum och kök och 480 kronor för 2 rum och kök. I Göteborg är priset för 1 rum och kök 198 kronor och i Malmö 174 kronor. Stockholm ligger sålunda åtskilligt öfver i hyrespris. Enligt uppgifter från Stockholm bebo af 218 järnvägsbetjante 140 ett rum och 78 två rum och kök. För Stockholm torde man, efter ofvan meddelade grunder, kunna anse 1,600 kronor utgöra en skälig siffra å den årliga lefnadskostnaden för en familj om 5 personer i den ställning, en järnvägsbetjänt intager.

Till jämförelse härmed kan jag nämna, att under renhållningsstrejken i Stockholm år 1905 gjorda beräkningar öfver kostnaderna för underhållet af man, hustru och 2 barn slutade å en siffra af 1,315 kronor 50 öre. Det är emellertid uppenbart, att järnvägsbetjante



kunna göra anspråk på en något högre lefnadsstandard än renhållningsverkets personal.

När polispersonalen i Stockholm nyligen gjorde framställning om löneförbättring, lämnades en utredning öfver lefnadskostnaderna för en familj om man, hustru och 2 barn, utvisande att till lefnadsbehofvens fyllande erfordrades 2,230 kronor. Däri ingick dock hyran för 2 rum och kök med beräknade 500 kronor. En del andra poster i denna beräkning kunna möjligen ock anses något för höga. Emellertid fastställdes lönerna för polispersonalen i Stockholm att från och med i år utgå: för 169 konstaplar med 1,900 kronor, för 145 konstaplar med 1,700 kronor, för 121 konstaplar med 1,500 kronor och för 48 konstaplar med 1,300 kronor. Dessa aflöningar åtnjutas af de vanliga poliskonstaplarna, hvaremot detektiv-, inspektions- och öfverkonstaplar komma upp till 2,000 à 2,500 kronor i årslön.

En annan jämförelse med afseende å lönerna för med järnvägsbetjänte likställda klasser torde jag ock få lämna. Inom den mekaniska verkstadsindustrien uppgafs år 1901 medelinkomsten för en mekanisk verkstadsarbetare vara 1,276 kronor. Det är gifvet, att sedan dess en stegring ägt rum. Beträffande prisstegringen från juli 1904 till samma tid 1905 i Stockholm, så visa uppgifter från kommerskollegium, hänfödda till förut nämnda varuslag, att den varit större i Stockholm än i landsorten. Prisstegringen i Stockholm utgjorde nämligen under ofvan angifna tid 8 % och hvad hyran beträffar 8,2 %. Ett extra lönetillägg för järnvägspersonalen i Stockholm torde således vara fullt befogadt.

Om man jämför lönerna för statsbanepersonalen här i Sverige med lönerna för samma personal i Danmark, så visar det sig, att de danska lönerna uppgå till afsevärdt högre belopp. Löneklassen med 1,080 kronor i Sverige motsvaras i Danmark af 1,219 kronor, mot 960 kronor svara 1,007 kronor, och 1,220 kronor motsvaras af 1,383. Då är icke det i Sverige utgående dyrtidstillägget medtaget. Räkknar man åter dyrtidstillägget med, så kommer personalen i båda länderna i allmänhet upp till belopp, som närma sig hvarandra. Konduktörerna komma hos oss något högre, men rörande en del annan personal, särskildt eldare, packmästare och stationskarlar, ligger Sverige under med ett par hundra kronor pr person om året. Det är dock härvid att märka, att lefnadskostnaderna äro mycket lägre i Danmark än i Sverige. Medelhyran var 1901 i Köpenhamn 120 kronor för 1 rum och kök, hvaremot den här i Stockholm nu anges till i medeltal 289 kronor. Detta spelar en afsevärd roll vid jämförelse mellan lönerna för de båda ländernas järnvägspersonal. I Göteborg är hyran 198 kronor och i Malmö 174, allt för lägenhet om 1 rum och kök. Dessa siffror visa, att Sverige i allmänhet, såsom också är känt, ligger åtskilligt öfver Danmark i hyrespris, och det ej blott i Stockholm utan äfven i landsorten.

Det kan dessutom ifrågasättas, om det är lämpligt och klokt att hålla järnvägspersonalens lefnadsstandard för låg. Den har, denna personal, en synnerligen ansträngande tjänstgöring. Den består af dugligt och nitiskt folk, på hvilket allmänheten ställer stora anspråk. Det kan befaras, att kårens rekrytering skall försvåras, om aflöningen

*Tillfällig aflöningsförbättring för vissa järnvägsbetjänte och tjänstemän.*

(Forts.)

Tillfällig af  
löningsför-  
bättring för  
vissa järn-  
vägsbetjante  
och tjänste-  
män.

(Forts.)

sättes för lågt. Af vikt är det, att järnvägspersonalen känner sig som statstjänare och tillgodoses med löner, som någorlunda motsvara dess trägna tjänstgöring. Det är här fråga om personer i en klass, som har särskildt ansvarsfulla plikter mot öfriga medborgare; den minsta uppmärksamhet i tjänsten kan vålla svåra olyckor. Enligt min mening är det därför af stor betydelse, att järnvägspersonalen icke alltför mycket tryckes af omsorg för det dagliga brödet. Först om den är befriad från större svårighet för de skäligen lefnadsbehovens tillfredsställande, kan den med intresse och vakenhet sköta sin ansvarsfulla tjänst.

Skillnaden i utgift mellan Kungl. Maj:ts och statsutskottets förslag är 70,000 kronor. Detta belopp är emellertid icke en half procent på de omkring 18 miljoner kronor, som utgå i löner till statens järnvägspersonal.

Jag tror således, att det vore med rättvisa, billighet och klokhet öfverensstämmande, om kammaren i denna fråga ville biträda Kungl. Maj:ts förslag.

Herr Lithander: Redan då denna fråga förelåg till behandling vid förra årets lagtima riksdag, tillät jag mig framhålla nödvändigheten af en förbättring i den lägre järnvägspersonalens löner. Jag påpekade då också svårigheten för denna personal att länge behöfva vänta på den utlofvade omregleringen af dess aflöningar. Man hade på goda grunder förväntat, att förslag till denna omreglering skulle ha förelegat redan vid denna riksdag, men detta har tyvärr blifvit en ledsam missräkning, så mycket beklagligare och förunderligare som Kungl. Maj:t ju i sin i fjol afgifna proposition rörande denna sak yttrade sig så ytterst välvilligt och tydligt visade sig ha insett det befogade i de framställda krafven på löneförbättring i detta fall. Jag tillåter mig erinra om att i Kungl. Maj:ts statsverksproposition vid förra årets lagtima riksdag hette det, att *»den personal, som afses, för närvarande uppbär en aflöning, som svårtigen kan anses motsvara de högt uppressade lefnadskostnaderna»*, hvarjämte Kungl. Maj:t framhöll, *»att tjänstgöringen, som af denna personal kräfväs, i allmänhet är mer än vanligt slitande och på samma gång i flera fall af den ansvarsfullaste art, samt att personalen icke utan svåra bekymmer kan afvakta den ej så snart infallande tidpunkt, då en hela järnvägsförvaltningen omfattande lönereglering hunnit genomföras»*. Detta betraktade naturligtvis järnvägspersonalen som kungord, och det är då icke underligt, om den förvänar sig öfver att dessa ord icke redan blifvit omsatta i handling, likasom det ej heller kan förundra någon, om under sådana förhållanden missnöje uppstått bland denna personal och att en rörelse igångsatts, hvars vågor gå ganska högt. Detta är i själfva verket så mycket naturligare, som de icke saknas, hvilka i dåligt syfte underblåsa missnöjet, oftast, för att icke säga alltid, under framläggande af uppgifter, som föga öfverensstämma med sanning och rättvisa.

Man torde invända, att järnvägspersonalen fick ett lönetillägg å 60 kronor i fjol, hvilket äfven i år föreslagits. Ja, det är nog sant, men lika sant är, hvad herr statsrådet och chefen för civildepartementet

nyss sagt, nämligen att dessa 60 kronor verkligen icke äro tillfyllestgörande. Om man dividerar detta belopp med antalet dagar på året eller 365, gör det  $16\frac{1}{2}$  öre per dag, och det måste ju anses vara en alltför litet tillfredsställande lönetillökning i en familjs inkomster. Om man tänker sig, att familjen består af, utom mannen, hustru och ett barn, blir det endast 4 öre per person, och det är sannerligen väl litet.

*Tillfällig af-  
löningsför-  
bättring för  
vissa järn-  
vägsbetjände  
och tjänste-  
män.*

(Forts.)

Jag läste i dag på morgonen i en respektabel morgontidning här i Stockholm något, som jag ber att få meddela, och som torde vara förtjänt af beaktande — i förbigående vill jag anmärka, att jag med visshet tror, att man i denna tidning icke låter inflyta andra uppgifter än sådana, om hvilkas korrekthet man förvissat sig. Artikeln lyder som följer:

»Vi hafva i anledning af frågans förestående afgörande i riksdagen fått mottaga besök af en ung järnvägsman, tillhörande den svagast afönade personalen. Han anhöll att få lämna några sifferuppgifter om sina egna aflöningsförhållanden och de lefnadskostnader, som skola bestridas af denna lön. Vi återgifva dessa uppgifter, såsom onekligen ägnade att sprida ljus öfver saken.

Mannen, som är stationskarl i Stockholm och hufvudsakligen tjänstgör vid vagnsväxling, har tjänstgjort i nära 7 år, däraf 5 som extra. Han tillhör icke de allra lägst afönade stationskarlarna (hvilkas ordinarie lön i Stockholm är 540 kronor), utan har genom det kungl. brefvet af den 22 juni 1904 uppflyttats i 600-kronorsklassen, som han från innevarande års början skulle reglements enligt tillhöra. Den aflönning, som han nu månatligen uppbär, belöper sig — sedan afdrag skett till samtliga kassor och till premie för en liförsäkring å 1,000 kronor — till inalles *kronor 68: 64*, hvaruti beklädnads- och inkvarteringsbidrag ingå. Till denna summa kommer dyrtidstillägget med 6 kronor, om ett sådant blir af Riksdagen beslutadt, och det af statsutskottet nu förordade lönetillägget med 5 kronor (10 kronor enligt Kungl. Maj:ts förslag).

För denna aflönning har ifrågavarande stationskarl en tjänstgöringstid af 9 eller 8 timmar om dygnet — däraf nattjänst hvarannan natt, men med hvar tredje vecka fri från nattjänst — samt hvarannan söndag ledig. För närvarande arbetar han i följande tjänstgöringsserie: arbete kl. 11 e. m.—6 f. m., ledighet 6 f. m.—6 e. m., arbete 6 e. m.—11 e. m., ledighet 11 e. m.—9 f. m., arbete 9 f. m.—1 e. m., ledighet 1 e. m.—11 e. m., arbete 11 e. m.—6 f. m. o. s. v. Med sin månadslön har han att hyra ett rum, hvartill han beräknar minst 15 kronor, då han af nattjänstgöring nödsakas att använda det till sofrum om dagen, vidare kan han icke få vivre under 35 kronor i månaden och sliter mycket kläder och särskildt skodon i sitt arbete; han har exempelvis endast till lagning af skor haft en utgift af mer än 6 kronor vissa månader.

Vi ha lämnat en så detaljerad skildring af detta konkreta fall för att visa, att det måste vara mycket svårt äfven för en ogift man att existera på denna inkomst. Det är också — upplyste vår meddelare — en mycket stor del af den yngre personalen, som nödgas i icke obetydlig utsträckning använda sin fritid till bisysslor för att få debet och kredit att gå ihop. De arbeta i vedkällare o. s. v. och

Tillfällig af-  
löningsför-  
bättring för  
vissa järn-  
vägsbetjänte  
och tjänste-  
män.

(Forts.)

komma icke sällan till den ordinarie, mycket stränga tjänstgöringen — natt eller dag — uttröttade och öfveransträngda i stället för hvilade efter fritiden. Det kanske då icke alltid går så bra, och många olycksfall äro att skriva på extraarbetets konto.»

Med sådana siffror framför sig kan det väl ändå ifrågasättas, om man kan säga, att staten som en god husbonde ömmar för alla sina tjänares väl och bereder dem en sorgfri utkomst. För min del kan jag icke i detta fall medgifva det.

Jag är lifigt öfvertygad om och hoppas, att vår utmärkta järnvägspersonal ingalunda skall svika sin plikt mot staten och sambället, äfven om den tillfälligtvis arbetar under svåra förhållanden. Men jag tror, att det är önskvärdt, att man söker förhindra missnöje hos denna personal och att Riksdagen för sin del ville se till, att några verkliga anledningar till dylikt missnöje icke förefinnas, utan att denna personal med dess maktpåliggande och i och för sig ofta lifsfarliga verksamhet erhåller en tillfredsställande aflöning. För min del anser jag, att både Kungl. Maj:t och järnvägsstyrelsen vid sin framställning om tillfälligt understöd åt järnvägsfolket ha begärt väl litet. Mig synes det, som om det varit lämpligare, om man ändrat siffran 60 till 100; det hade ändock icke blifvit mer än ungefär 30 öre per dag och familj, hvilket icke är någon stor tillökning. Emellertid skulle sådant naturligtvis, det erkänner jag, ha medfört en sammanlagd stor uppoffring af järnvägsmedel, men för den uppoffringen hade man enligt mitt förmenande kunnat räkna på god valuta, jag menar fortfarande tillgifvenhet och plikttrohet hos järnvägspersonalen, hvilket sannerligen icke är någon värdelös valuta. Emellertid faller det naturligtvis mig icke in att framställa något nytt yrkande, hvilket ju vore ändamålslost, jag ber därför att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts proposition.

Häri instämde herr *Björck*.

Grefve Taube: Då jag låtit anteckna, att jag icke deltagit i utskottets behandling af detta ärende, torde det tillåtas mig att här yttra några ord — jag har varit med om denna frågas behandling från början vid järnvägen.

Här är nu fråga om att på två olika sätt tillgodose järnvägarnas personal. Det ena rör sig därom, att man skulle bevilja lönetillägg äfven till den arfvodesklass, som kommer upp till 1,080 kronor, under det att man i fjol stannade vid 960 kronor. Hvad den saken beträffar, kan det ju vara sant, att en dylik ändring kan medföra svårigheter vid en blifvande löneroglering, men jag tror dock icke, att denna fara är så stor, som man föreställer sig, ty jag är öfvertygad om, att de personer, som nu sitta med ett arfvode på 1,080 kronor, vid en löneroglering icke kunna tillgodoses med mindre än 1,200 kronor. Att sedan vid en löneroglering en hel del jämknningar och dylikt måste göras, är ju alldeles gifvet.

Här ha nu anställts jämförelser med en del personal, som har en aflöning uppgående till relativt högt belopp. Mot dessa jämförelser vill jag för min del säga, att jag tror en jämförelse därvidlag vara föga belysande. Bland dem, som åtnjuta arfvode å 1,080 kronor, finnas

ju vissa, såsom lokomotivförare eller, jag behöfver icke gå så långt, äfven konduktörer och stationsmästare, hvilka komma upp till ganska hög inkomst. Men för dessa äro 1,080 kronor ej det högsta; de komma efter vissa år upp i ännu högre aflöningsklasser. För en del andra åter, såsom t. ex. bannmästare med flere, är den högsta aflöningen 1,080 kronor. Emellan dessa två olika grupper af personalen måste man skilja, och det är på sistnämnda grupp, som jag vill här fästa uppmärksamheten och frambålla, huru bekymmersamma omständigheterna där äro. Särskildt kan jag lugnt säga, att det är mycket svårt att för bannmästarebefattningarna å en del platser erhålla dugligt folk för den aflöning, som där består och hvars högsta belopp är 1,080 kronor. Liknande är förhållandet med kontorsbiträdena, hvilka, om de än äro en 30, 40 år och tjänat länge, icke kunna komma högre. Då man nu måste redan efter ett och ett halft års tjänstgöring gifva en extra stationskarl 3 kronor om dagen eller lika mycket, som dessa af mig nämnda ordinarie befattningsinnehafvare med tiden erhålla som högsta aflöning, är det gifvet, att dessa aflöningar skola kännas ganska njuggt tillmätta.

*Tillfällig af-  
löningsför-  
bättring för  
vissa järn-  
vägsbetjante  
och tjänste-  
män.*

(Forts.)

Hvad angår den andra frågan eller frågan om lönetillägg till personalen i Stockholm och omnejd med anledning af där rådande dyrhetsförhållanden, så tror jag det vara alldeles nödvändigt och kanske viktigast af allt, att just denna personal får en ytterligare förhöjning. Visserligen är det sannt, att denna personal så nyligen erhållit ett särskildt lönetillägg, men ingen vet ju, om de 60 kronor, som beviljades densamma i fjol, äro till fyllest; för min del tror jag, att 120 kronor visst icke vore för mycket. Sägna hvad man vill, är Stockholms stad för denna personal ett dyrt sambälle att lefva i, och detsamma gäller hufvudstadens omnejd. Beträffande kontorsbiträdena tillkommer ju dessutom, att de icke, som en hel del annan järnvägsbetjäning, kunna få bostad in natura. Det är tvärtom ganska få, som ha det. Alla kontorsbiträden i Stockholm och i de större städerna få nästan utan undantag själfva hyra sig lägenheter. Deras ställning är således ännu svårare än de öfrigas.

Jag inser ju mycket väl, att det är svårt att vederlägga, hvad statsutskottet yttrat därom, att, då en löneroglering skall ske redan nästa år och då förhoppning finnes, att denna skall leda till en lönetillökning, utskottet anser detta vara ett bestämdt skäl mot att vidtaga en tillfällig jämkning i aflöningsförhållandena endast för detta år. Men för min del vill jag dock säga, att jag icke heller anser det innebära något bestämdt hinder för ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag, och jag har ansett mig skyldig att nämna detta och gifva till känna, att jag i händelse af votering kommer att rösta för bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Herr Tamm, Hugo: Utskottet har i denna fråga stått fullkomligt enigt och blifvit det på den grund, att det ställt sig fullkomligt objektivt till frågan. Vi ha alla inom utskottet varit af den uppfattningen, att en förbättring kan vara berättigad i aflöningen för en hel del af järnvägsstatens personal. Men det är icke det, som det nu är frågan om, hvadan såväl chefens för civildepartementet som de

*Tillfällig af-  
löningsför-  
bättring för  
vissa järn-  
vägsbetjante  
och tjänste-  
män.*

(Forts.)

senare talarnes yttranden i sådant hänseende icke böra härvidlag öfva någon inverkan. Frågan om en löneförbättring för järnvägspersonalen kommer att föreläggas Riksdagen redan nästa år. Hvad det nu gäller är något helt annat. I förbigående vill jag emellertid till herr statsrådet och chefen för civildepartementet frambära min tacksamhet, för att han så påskyndat denna regleringsfråga, genom hvilken man skulle afhjälpa de minst sagdt olycksdigra följderna af den reglering, som skedde år 1897. Den regleringen tillkom, såsom herrarne kanske erinra sig, på grund af ett förslag, afgifvet af en kommitté, som tillsatts år 1893. Denna kommitté hade fått i uppdrag att söka att på allt sätt nedbringa utgifterna för statens järnvägar, och därför skedde reduktioner öfverallt genom att nedsätta löner och indraga befattningar o. s. v. Sedan framlades kommitténs förslag för Riksdagen i ett så pass olyckligt ögonblick, att nettobehållningen af statens järnvägar aldrig varit större än just det året, hvarför genast missbelåtenhet med den löner regleringen grundlades.

Under det att aflöningen för arfvodesklasserna öfver 960 ställdes jämförelsevis hög, blef särskildt för själfva personalen hos järnvägsstyrelsen detta förslag i yttersta grad ogynnsamt. Icke nog med att antalet tjänstemän blef mindre än förut eller att åtminstone ingen ökning skedde, utan personalens löner minskades äfven i viss mån och särskildt förlorade öfverdirektörerna sin förutvarande rätt till fri bostad. Den grundsatsen fastställdes då, att rätt till fri bostad skulle tillkomma endast distriktspersonalen och icke den i Stockholm boende styrelsen.

Se vi nu till, hvilken utveckling statens järnvägar sedan dess tagit, behöfva vi blott tänka på den byggnadsverksamhet, som sedan dess ägt rum på detta område; våra största järnvägsbyggnader infalla efter den tiden, och ej nog med att järnvägarnas antal ökats, utan äfven intensiteten i driften har blifvit större, och inkomsterna ha stigit till 40 miljoner kronor. För allt detta skall dock samma personalantal sörja, som förut fanns. Det är således en ofantlig och ständigt växande arbetsbörda, som hvilat på denna personal, hvilken samtidigt onekligen är synnerligen svagt aflönad. Kommer så därtill, att på grund just af dessa dåliga löneförhållanden det oupphörligen visat sig, att de bästa krafter öfvergå till de enskilda järnvägarna, sedan de blifvit uppöfvade i statsjärnvägarnas tjänst, och att på sådant sätt ett alljämt fortgående försvagande äger rum af styrelsens personal. Emellertid är det gifvet, att man med ledsnad hör de från alla håll framkommande klagomålen mot järnvägsstyrelsen, klagomål, som i mycket äro berättigade, men i hvilka man tager för liten hänsyn till de ringa krafter, med hvilka järnvägsstyrelsen måste arbeta. Att härvidlag en förändring är nödvändig, är klart; det duger icke längre att låta järnvägsstyrelsen stå i den ställning, att den icke kan konkurrera med de enskilda järnvägarna. Det är blott att beklaga, att enligt den instruktion, som gifvits den nu tillsatta nya löner regleringskommittén för statens järnvägar, synes denna vara afsedd blott för att reglera lönerna, men icke ingå på den lika viktiga frågan om en förändrad organisation vid statens järnvägar.

Som sagdt, 1897 års reglering har onekligen varit för järnvägs-

*styrelsen* ofantligt olycklig. Men icke mindre för den underlydande personalen, därigenom att alla de *lägsta* platserna ställas från början på en väl låg aflöning, hvilket redan vid första riksdagen efter den nya statens antagande föranledde motioner om förbättring. På samma sätt har det alltsedan fortgått. Kungl. Maj:t har med den ganska stora makt, som tillkommer regeringen på detta område, sökt att genom särskilda lönetillägg, genom bestämmelser om uppflyttning i högre löneklass m. m., så långt möjligt varit, förbättra ställningen, och herrarne veta äfven, huru vid riksdagarne gång efter annan såväl från Kungl. Maj:t som från enskilda motionärer oupphörligt framkommit förslag om förbättring af den lägsta järnvägspersonalens aflöning.

Det är gifvet, att ett sådant lappsystem som detta är ohållbart och skall föranleda ständiga slitningar mellan styrelsen och arbetschefer och personal. Den nu klandrade regleringen af år 1897 skapade i allt fall ett organiskt sammanhängande helt, men genom de ständiga rubbningar, som sedan skett, har det ej kunnat undvikas, att det uppstått ojämnheter och orättvisor mellan de olika klasserna af personalen. Det har uppstått en massa oegentligheter, hvilka utskottet också erkänt. Nu vet man väl, att arbetarne icke känna något så hårdt som dylika orättvisor, och därför är det nu rådande systemet med de ständigt återkommande krafven på ändringar till stor skada. Och det värsta är, att om man på detta sätt skall tid efter annan med ett tillfälligt lönetillägg hjälpa denna personal och därvid ger samma belopp åt olika klasser, mellan hvilka ställningen redan förut är ojämn, så blir naturligtvis den förutvarande mindre orättvisan eller divergensen än mer i ögonen fallande. I detta afseende behöfver man blott erinra om alla de klagomål, som uppstodo med anledning af dyrtidstilläggen däröfver, att orättvisor därvid begåtts.

För min del får jag nu säga, att om jag jämför vår järnvägspersonal med utlandets, kan man med lugn gifva den förra det vitsordet, att den är en bland de bästa, som man kan träffa på, och det förefaller därför desto hårdare, om denna personal skall fortfarande lämnas åt en sådan misstämning som den, hvilken för närvarande råder hos densamma.

På dessa grunder är jag, såsom redan blifvit nämndt, ofantligt tacksam för, att frågan om en ny *lönereglering* vid statens järnvägar så påskyndats, att den nya regleringen anses redan nästa år kunna föreligga. Men, som jag äfven sade, det är icke det, frågan här gäller. Kungl. Maj:ts förslag bär afser två saker. För det första skulle ett tillfälligt lönetillägg å 60 kronor beviljas icke blott de arfvodesklasser, hvilka tillerkändes sådant tillägg i fjol, utan äfven den del af personalen, hvars arfvode utgör 1,080 kronor och hvars löneförmåner i öfrigt herrarne se uträknade i den i utskottets betänkande införda tabellen. Beträffande denna sista klass af personalen, som hör till de klasser, som blefvo väl försedda vid 1897 års lönereglering, har utskottet ansett det begärda lönetillägget icke böra under förhandenvarande förhållanden af Riksdagen medgifvas, och jag ber nu att i korthet få angifva skälen därtill.

Herrarne veta mycket väl, hurusom sedan åtskilliga år tillbaka, svaret på alla framställningar om löneförbättringar varit: Ja, det kan

*Tillfällig af-  
löningsför-  
bättring för  
vissa järn-  
vägsbetjänte  
och tjänste-  
män.*  
(Forts.)

*Tillfällig af löningsförbättring för vissa järnvägsbetjante och tjänstemän.*

ju innebära en viss rättvisa, att här behöfves litet mer, men frågan om en allmän löneroglering är ju å bane, och därför bör tills vidare med saken anstå. Detta resonemang har oupphörligen gått igen och blifvit af Riksdagen godkändt under nästan hvarenda hufvudtitel. Och dock är att märka, att det därvid gäller löneroglering, som ligger i ett långt bort hägrande fjärran. *Här åter* är det icke frågan om en långt afstågens framtidsmöjlighet, här är det icke fråga om annat, än att de järnvägsbetjante, som i fjol fingro tillfällig löneförbättring, skulle få det äfven i år, men att *därutöfver* ännu en särskild klass af denna personal skulle få en sådan, ehuru man kan utgå ifrån att en definitiv reglering kommer att ske nästa år. Detta har utskottet redan för konsekvensens skull icke ansett böra ifrågakomma.

Utskottet har äfven fäst sig vid en annan sak. Det är nämligen icke utan att alla dessa lika stora tillägg för grupper med aflöningar ovillkorligen förrycka lönestaten och sålunda gifva anledning till större eller mindre missbelåtenhet. Jag fruktar, att då man på detta sätt ger på ett håll, men nekar på alla andra, så väcker man därmed missnöje icke blott bland den personal, som det här är fråga om, utan på nästan alla områden af vår svenska administration, och jag vill fråga herrarne: hvart skall detta leda? Det ena året gör man en reglering för en stat, men man hinner knappt få den fastslagen, förrän framställningar komma om förändringar i densamma, och ehuru man vid regleringen af en dylik stat utgått ifrån att dyrtidstilläggen skola falla bort, såsom beträffande den nu gällande staten för postverket, så kommer man nu efter några år och begär dyrtidstillägg på nytt för postverkets personal. Sedan kommer naturligtvis telegrafverkets personal, hvars löner blifvit samtidigt reglerade, och säger: Får posten dyrtidstillägg, skola vi också ha det. På detta sätt blir Riksdagen förvandlad till en ständig lönerogleringsapparat, så att säga, hvars tid kommer att alltför mycket upptagas af alla dessa både svåra och led samma frågor. Enligt min mening borde det föreligga ytterst starka och tungt vägande skäl för att på detta sätt genast ändra en sak, som man en gång afgjort. Och icke må man tro, att man därmed köper belåtenhet; nej, tvärtom, man skapar endast missnöje, oro — och oordning.

Äro herr statsrådets skäl då sådana tunga, starka skäl? Uti den motivering, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet förutskickat sin hemställan om lönetillägg bl. a. för den personal, som i arfvode åtnjuter 1,080 kronor, yttrar han, att han gör detta i den fulla öfvertygelsen, att en dylik löneförbättring är oungånglig för att *afhjälpa åtminstone de mest trängande existensbekymren för de ifrågasvarande statstjänarne*. Jag ber då att få fästa herrarnes uppmärksamhet på att detta säges om den betjänteklass, som visserligen har i arfvode 1,080 kronor, men hvars verkliga aflöning växlar mellan 1,500 upp emot 2,000 kronor utom extra förmåner och pensionsrätt. Gäller det för *den*, att deras nuvarande aflöning icke räcker till ens för de mest trängande existensbehofven, huru skall det då kunna räcka till för alla dem, som ha betydligt lägre aflöning? Är en inkomst af 1,500 à 2,000 kronor ett existensminimum, så borde Kungl. Maj:t gått andra vägen och begärt fyllnadslön för dem, som hafva mindre löner i stället för



att låta dessa nöja sig med ett tillfälligt lönetillägg af 60 kronor. Då så ej skett och ej heller af vederbörande betjante själfva ens förutsatts, faller hela Kungl. Maj:ts bevisningsgrund för att arfvodesklassen 1,080 för *nöd* behöfver det tillfälliga lönetillägget.

För min del ställer jag mig nu dessutom ytterst tveksam emot hvarje sträfvan att låta löneregringsfrågor bestämmas af sådana där uträkningar angående existensbehofven, som alltid växla inom olika familjer. Föga pålitligare är den andra jämförelsefaktorn, torgr priser i minut — sådana uppgifter kunna ha värde, då det gäller att granska förhållandena under längre tidsperioder; men icke äro dylika uppgifter så exakta, att man i ett fall som detta kan på dem bygga några säkra slutsatser, och detta med gaf äfven herr statsrådet och chefen för civildepartementet. Det är ju för öfrigt icke så stor skillnad på pris-siffrorna för åren 1904 och 1905; på ett par artiklar ha prisen fallit något, på ett par ha de stigit, och för de flesta är priset i hufvudsak oförändradt. Huru det kan komma att ställa sig för år 1906, vet man ännu icke, men antagligen blir det icke några stora förändringar. För min del kan jag då icke i dessa prisuppgifter finna något stöd för att vidtaga någon förändring i det beslut, som Riksdagen år 1905 fattade i ämnet.

Hvad här nu af mig anförts utgör skälen, på grund af hvilka utskottet intagit sin ställning till frågan; och mig synas dessa skäl så talande och så öfverensstämmande med hvad Riksdagen beslutat i andra liknande fall, att det ej bör komma i fråga att här företaga någon ändring i förra Riksdagens beslut. Hvad skulle man för öfrigt därmed vinna? Man tillgodoser icke dem, som man helst tyckes vilja hjälpa, de *lägst* aflönade, de få genom Kungl. Maj:ts och utskottets förslag lika; att ytterligare gifva åt en klass, som har det vida bättre än de andra, kan väl icke vara så ömmande, när det gäller blott detta år. Men de lägre aflönade skulle — jag upprepar det — enligt herr statsrådets förslag *icke* få mer än förut — det är ej dem, som tvisten här gäller, och herr Lithanders exempel var hämtadt icke från den klass tvisten egentligen gäller, utan från en arfvodesklass — 900 kronor — fastän han tog exempel från Stockholm. Så konfunderas man lätt i denna lönestat, när man icke kan den, utan blott låter känsla eller andra motiv spela in.

En annan fråga, som här föreligger, är den om ytterligare löne-tillägg till personalen i Stockholm och dess omnejd. Ja, jag medger gärna, att i Stockholm och dess graunkommuner råda särskilda förhållanden, kanske mera på grund af lefnadsstandarden än på prisen, men Stockholm måtte ock besitta särskilda dragningskrafter — och hvarför gynna Stockholm framför andra stora städer, där prisförhållandena äro lika. Jag tar för gifvet, att därtill kommer att tagas hänsyn vid den nya löneregreringen, men nog får man då räkna bättre och noggrannare, än man gjort här. Men detta är icke något skäl att nu, ett år före den nya löneregreringen, vidtaga en ändring, som kan för-rycka och föregripa frågans behöriga pröfning. Det är och blir ett oting med dessa *tillfälliga* ändringar.

Att emellertid vid en blifvande reglering man måste ge personalen å vissa orter något högre förmåner, det framgår oförtydligt af den

Tillfällig af-  
löningsför-  
bättring för  
vissa järn-  
vägsbetjände  
och tjänste-  
män.

(Forts.)

utredning järnvägsstyrelsen år 1904 lämnade angående, bland annat, hyresbeloppens växlingar å skilda orter. Där funnos då sex stationer, hvarest hyreskostnaden för ett rum och kök utgjorde 300—350 kronor, medan den vid 168 stationer var 100—150 kronor, vid 178 stationer 50—100 kronor och vid 4 stationer 50 kronor eller därunder. Detta har på distriktspersonalen ej så stort inflytande — ty den har *fri* bostad som regel — som det har för dem, som måste hyra bostad och erhålla hyresbidrag; då nu hyresersättningen utgår i procent af aflöningen, så kommer det att inträffa, att funktionärer med ett arfvode af 1,080 kronor få så stor hyresersättning, att den i de flesta fall täcker hyran, medan däremot för de lägre aflönade hyresersättningen ej förslår, utan de få sätta till pengar för sin hyra. Det är, som herrarne se, en svår och invecklad fråga det här gäller; och hyresfrågan hjälper man icke genom att ge samma tillägg både åt dem, för hvilka ersättningen räcker till, och åt dem, för hvilka den icke räcker.

För min del är jag alldeles bestämdt af den åsikten, att ju högre lön en arbetare kan intjäna för sitt arbete, desto bättre är det; och jag erkänner gärna både dugligheten och arbetsamheten hos den personal, hvarom det här är fråga, likasom jag erkänner, att deras poster äro bland de mest slitande och fordrande. För min del vill jag således visst icke sätta mig emot, att vid en blifvande reglering beviljas rättvisa och billiga höjningar på järnvägsstaten; men, som sagdt, den frågan föreligger icke, utan det gäller, om man skall göra någon rubbning i Riksdagens beslut af år 1905 eller om man skall, i enlighet med detta beslut, stanna vid ett lönetillägg för den stora grupp, som ej har högre arfvoden än 960 kronor. Det senare anser jag för min del vara det riktiga. Såsom jag redan påpekat, tror jag icke, att det duger att reglera löner efter uppgifter om de olika lefnadsbehofven, uppgifter, som äro osäkra och ingalunda allmängiltiga. Lyckligtvis har man här andra och säkrare grunder att gå efter; vi hafva jämförelsepunkter vid de enskilda järnvägarna och i de löneafstal, som på skilda områden träffats mellan arbetare och arbetsgifvare. Det saknas sålunda icke en långt tillförlitligare ledning för aflöningarnas reglerande, än hvad förut stått till buds; och för min del tror jag, att man på det sättet skall lyckas komma till en stablare och för längre tid giltig reglering, än hvad fallet varit med de föregående.

På grund af de skäl, jag nu anfört, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Lithander: Jag får säga, att då man såsom statsutskottets ärade ordförande nu gjort, erkänner riktigheten och behofvet af den löneförhöjning, som är i fråga, och endast af principiella skäl är mot densamma, är det nog hårdt, att folket skall få vänta, blott därför att icke en slutreglering föreligger nu. Den lofvades i fjol och den lofvades i år; hvem garanterar att den snart kommer fram? Under denna tid bör man väl visa, att man verkligen har för afsikt att gifva järnvägspersonalen nödiga inkomster, och jag tror, att det skulle verka synnerligen godt i landet, om denna personal finge se, att man velat redan nu taga ett steg i den riktning, som saken bör gå. Jag anhaller därför att fortfarande få yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

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

*Tillfällig af-  
löningsför-  
bättring för  
vissa järn-  
vägsbetjante  
och tjänste-  
män.*  
(Forts.)

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

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

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i punkten 3 a) af sitt utlåtande n:o 29, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås utskottets hemställan, såvidt den skiljer sig från Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, och bifalles denna framställning oförändrad.

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

Ja — 68;

Nej — 47.

*Mom. b) och c).*

Hvad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 4.*

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran lagutskottets nästlidne dag bordlagda utlåtanden n:is 14 och 15.

Vid föredragning af Kungl. Maj:ts under sammanträdet aflämnade nådiga proposition till Riksdagen, med förslag till ändrad lydelse af §§ 31, 49 och 53 regeringsformen samt §§ 10 till och med 22 äfvensom §§ 25 och 38 riksdagsordningen så ock till öfvergångsstadgande i riksdagsordningen, blef denna proposition på begäran bordlagd.

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts denna dag aflämnade nådiga propositioner till Riksdagen:

1:o) om upplåtelse under äganderätt till Nobelstiftelsen af visst område af lägenheten Djurgårds-Freskati; och

2:o) angående pension å allmänna indragningsstaten åt vaktmästaren hos länsstyrelsen i Jönköpings län Karl Johan Jansson.

Herr von Möller afgaf en motion, n:o 29, angående skrifvelse till Konungen i fråga om hofrangs skiljande från ämbetsrang.

Motionen blef på begäran bordlagd.

*Interpellation  
angående  
Englands för-  
hållande till  
frågan om  
exporttull i  
Sverige å  
järnmalm.*

Herr Bergström erhöi på begäran ordet och yttrade: I Aftonbladets torsdagsnummer läses följande: »*England och vår järnmalm. Brittiskt intresse för exporttullfrågan.*

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

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

Om denna notis är riktig, kan jag ej annat än förvåna mig öfver den uppfattning, som skaffat sig uttryck i denna interpellation från enskild ledamot af Englands underhus. Föreställningar från Sverige med afseende på den utförseltull, som i England för några år sedan pålades stenkol, skulle säkert från engelsk sida uppfattats och behandlats som en obefogad inblandning i Englands ordnande af sina inre ekonomiska frågor, och på samma sätt måste vi se hvarje inblandning utifrån i frågan om utförseltull på vår järnmalm.

Jag tror för öfrigt ej, att svensk malm är mera nödvändig vid engelsk järntillverkning, än svensk matjord för engelskt jordbruk, men om äfven så vore, är jag viss om, att Englands regering och folk med sin humana uppfattning naturligen tillerkänner en annan själfständig stat samma hänsyn och rätt, som det förbehåller sig själf. Anledning finnes därför ej att tro, att England på diplomatisk väg sökt eller kommer att söka utöfva något sorts tryck i malmtullfrågan, men då betydelsen af den omnämnda interpellationen i Englands underhus kan missuppfattas på många håll i vårt land och framkalla obefogad misstämning, så tager jag mig friheten fråga hans excellens utrikesministern, om några diplomatiska förhandlingar i frågan inledts från England, och, för den händelse så skett, hvilka fordringar som däri framstälts?

Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena Trolle: Den siste ärade talaren har till mig framställt förfrågan, huruvida i den omhandlade saken några diplomatiska förhandlingar inledts från Englands sida med svenska regeringen, och i så fall hvilka fordringar som hafva framstälts.

Den ärade talaren har hufvudsakligen fäst sig vid själfva den i Interpellation underhuset framställda frågan. Jag skall endast med några ord be angående att få beröra svaret och vill därvid framhålla, att detta, enligt tele- Englands för- grafiskt meddelande från beskickningen i London af den i »Times» hållande till återgifna texten till interpellationen — något officiellt tryck fanns frågan om icke då — endast innebar, att man skulle söka utröna (på hvilket sätt exporttull i är icke sagdt), om det är anledning antaga, att de här i landet fram- Sverige å komna förslag om exporttull å järnmalm blifva accepterade. jernmalm.

(Forts.)

Hvad den af den ärade talaren framställda frågan beträffar, kan jag upplysa, att något inledande af diplomatiska förhandlingar från engelska regeringens sida icke skett, och att ingen framställning i något som helst afseende gjorts.

---

Justerades tre protokollsutdrag för denna dag.

---

På framställning af herr talmanen beslöts, att statsutskottets utlåtande n:o 10 skulle sättas främst på föredragningslistan till nästa sammanträde.

---

Kammaren åtskildes kl. 2,26 e. m.

In fidem

A. v. *Krusenstjerna.*