

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1906. Första Kammaren. N:o 4.

Måndagen den 22 januari.

Kammaren sammanträdde kl. 1 e. m.; och dess förhandlingar leddes af herr vice talmannen.

Justerades protokollet för den 15 i denna månad.

Upplästes ett ingifvet läkareintyg af följande lydelse:

Godsägaren *J. Amilon*, som slagit sitt högra knä så att ansvällning och blödning inträdt, och som dessutom lider af allmänt illamående med feber, är på den grund oförmögen att lämna sitt rum under 1—2 veckor.

Stockholm d. 20/1 1906.

*J. Åkerman*,  
leg. läk., professor.

Herr statsrådet *Schotte* aflämnade Kungl. Maj:ts nådiga skrifvelse till Riksdagen angående förordnande af en statsrådsledamot att utöfva den befattning med riksdagsärenden, som enligt § 46 i riksdagsordningen tillkommer en ledamot af statsrådet.

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

1:o) angående försäljning af en till förra regementskvartermästarebostället 1 $\frac{1}{8}$  mantal Bredsättra n:o 3 i Stockholms län hörande lägenhet;

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

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

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

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

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

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

*Statsverks-  
propositionen.*

Föredrogs å nyo Kungl. Maj:ts den 15 innevarande januari bordlagda nädiga proposition till Riksdagen angående statsverkets tillstånd och behof.

Herr von Möller: Om möjligtvis någon i kammaren erinrar sig, hvad jag för några år sedan sade vid ett tillfälle liknande detta, skulle han möjligtvis vilja framställa den frågan: hvad har ni då här att göra i dag? Ja, det svaret skall jag genast be att få lämna. Om jag vågar att uppträda vid en så pretentiös debatt, som remissdebatten plägar eller åtminstone förr i tiden plägade vara, så är det därför att jag antager, att icke någon högpolitisk debatt här i dag skall komma att hållas. Jag kan åtminstone icke för min del finna något skäl till någon dylik. Remissdebatten har ju ofta nog, från att vara en högstämmd debatt, med anledning af det politiska läget, regeringens hållning o. s. v., fallit ned till ett slags politisk sillsallat, därför må det kanske äfven tillåtas mig att för min ringa del få lämna mitt lilla bidrag till denna brokiga anrättning.

Jag skall då be att få fästa mig vid tvenne punkter. Den första gäller sjätte hufvudtiteln, om icke direkt, så indirekt. Herrarne veta, att Kungl. Maj:t har äskat stora anslag till järnvägsbyggnader, en järnvägmuseibygnad, nya anordningar vid bangårdar, påtänkta järnvägsanläggningar o. s. v., och jag antager, att statsutskottet efter vederbörlig granskning kommer att tillstyrka dessa anslag. Jag skall icke heller för min del motsätta mig sådana anslag. Men om det i år möjligtvis svider mera uti de skattdragandes hjärtan och börsar, så torde detta kanske icke förundra någon, när man tänker på den lilla nyårspresent, som vi alla, som hela landet fått mottaga — jag menar den nya zontariffen.

Man har ju, som herrarne veta, klandrat kungl. järnvägsstyrelsen, och om den sagt saker, hvilka vittna om, att den åtminstone ej tillhör de *mest* populära inrättningarna, och jag tror mig med fullt fog kunna påstå, att i de anmärkingar, jag nu kommer att göra, har jag så godt som hela svenska folket med mig, ty säkert är, att den största missbelåtenhet med den nya zontariffen är rådande öfver hela landet.

Det var i sanning ett obehagligt arf för herr statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet, eller, rättare sagt, ett obehagligt testamente, för hvilket han utnämnts till testamentsexekutor. Testator har, det veta vi ju alla, lämnat, väl icke detta, men det politiska lifvet, och återvändt till juridikens mera lugna sfär, en sfär, som säkerligen

haft svårt att sakna hans på detta område framstående förmåga, och jag beklagar, om så varit fallet. Men rådgifvarne, de, som hjälpt till vid testamentets uppsättande, finnas alltid kvar, och bland dem kungl. järnvägsstyrelsen. Statsverks-  
propositionen.  
(Forts.)

Man säger visserligen: hvarför har icke den nuvarande departementschefen uppskjutit alltsammans? Ja, den frågan behöfver knappast besvaras. Herrarne veta, huru kort tid, som återstod. Han gjorde allt, hvad man med fog kunde begära af honom, vissa modifikationerna i de ursprungliga bestämmelserna, men emot järnvägsstyrelsens och järnvägsrådets uttryckliga utsago, att det var »otänkbart» att göra ett uppskok med tillämpningen, kan man icke begära, att herr statsrådet skulle tagit ett så drygt ansvar på sina skuldror. Vi få vara herr statsrådet tacksamma för de vidtagna modifikationerna äfvensom för en annan regeringshandling, och säkerligen delas denna tacksamhet af hela landet. Som vi i pressen hafva sett, har nämligen herr statsrådet gått i författning om att tillkalla sakkunnige personer för afgifvande af yttrande och förslag, huru ledningen af och tillsynen öfver nya järnvägsanläggningar för framtiden böra ordnas. Jag tror, att det var välbehöfligt, och jag tror, som sagdt, att tacksamheten är lika stor som förändringen varit behöflig. Jag behöfver icke trötta kammaren därmed. Herrarne veta, huru jag gnatat och beklagat mig öfver det oförsvärliga slöseri, som rådt i detta afseende.

Det är i allmänhet icke lätt för allmänheten, om man vill hafva några ändringar, att öfvervinna det sega byråkratiska motståndet från styrelsen. Jag är ju gärna öfvertygad om, att styrelsen gör så godt den kan, men herr statsrådet tyckes hafva funnit, att man skulle kunnat önska något ännu bättre. Utom de antydda missförhållandena vid järnvägsanläggningarna ber jag att få påpeka de svårigheter, för hvilka många enskilda järnvägar äro utsatta, när de vilja inleda sina linjer på statens stationer. I stället för att statens järnvägar skulle föregå med godt föredöme, så veta vi ju litet hvar — jag skall förtiga alla exempel, mina herrar — huru kolossalt kungl. järnvägsstyrelsen då hugger för sig, och huru svårt det är att få ned det ursprungligen bestämda priset, ehuru väl det ofta har lyckats med någon energi. I stället för att uppmuntra den enskilda företagsamheten, ökar styrelsen i stället svårigheterna.

En annan sak, som väckt en viss uppmärksamhet, är en skrivelse, som i dessa dagar inlämnats till Kungl. Maj:t af styrelsen för södra Sveriges torfindustriförening. Jag vill nu icke närmare ingå i denna sak, dock må det tillåtas mig i marginalen till denna skrivelse foga ett frågetecken, därtill med rökrita. Då man läser denna skrivelse, och om dess uppgifter äro riktiga, finner man, huru litet afseende man fäst vid Riksdagens bestämdt uttalade önskan, att torfbränslat så mycket som möjligt skulle komma till användning, äfvensom vid Kungl. Maj:ts förstänigande till kungl. järnvägsstyrelsen i samma riktning.

Jag vill icke längre uppehålla mig vid detta. Låtom oss gå öfver till *corpus delicti*, till zontariffen.

Herr statsrådet säger i sitt yttrande den 14 december, att »de första åren af tariffens tillämpning i viss mån måste blifva försöksår», och det är naturligtvis meningen, att järnvägsstyrelsen då under dessa

Statsverks-  
propositionen.  
(Forts.)

är skall rikta sin erfarenhet och sin sakkunskap på detta område. Jag skulle nu vilja till herr statsrådet framställa den vördsamma anhållan, att, eftersom detta väl får räknas bland »smärtsamma försök på lefvande varelser», försökstiden måtte inskränkas till den kortast möjliga. Det har visserligen af statsrådets företrädare lämnats ett slags *narkotikon*, men jag tror icke, att han lyckats göra narkosen fullständig. Han har nämligen yttrat, låt vara vid ett enskildt sammanträde i nationalekonomiska föreningen, att missnöjet med dessa tilläggsbiljetter nog mest berodde på ett missförstånd, ty de komme ju i de allra flesta fall att bortfalla. Att så icke är händelsen, torde herrarne veta litet hvar, och jag skall söka att visa detta längre fram. Emellertid tyckes den kungl. styrelsen icke vara riktigt säker på sig själf eller sitt eget förslags förträfflighet. När detta först framlades, så uppgafs meningen vara att utan att skada järnvägens ekonomi försöka att underlätta resorna för trafikanterna och ställa dem så billigt och förmånligt som möjligt. Kungl. styrelsen säger nämligen i sitt förslag år 1903 att, »en väsentligare förhöjning af afgifterna för tur- och retur-, familje-, månads- och Norrlandsbiljetter icke bör ifrågakomma, hvadan dessa biljetter böra afskaffas endast under den förutsättning att afgifterna för ordinarie biljetter sänkas till ungefär dessa biljetters pris». Vidare talades det om, att snälltågen ju egentligen borde anses som det normala befordringsmedlet för resor på längre afstånd, och att styrelsen ansåg en extra tilläggsafgift icke kunna motiveras med de relativt större kostnader, som resande å dessa tåg förorsaka järnvägarna», utan af *andra skäl*, nämligen för att hålla fjärr- och lokaltrafiken i sär. Då sedermera, efter hvad jag vill minnas, en enskild person gick in till regeringen med en anhållan, att denna tilläggsafgift skulle borttagas, och regeringen i anledning häraf infordrade järnvägsstyrelsens yttrande, lämnade styrelsen det märkliga svaret, att dessa tilläggsafgifter icke kunde undvaras för järnvägens ekonomi. Sålunda, tilläggsafgifterna pålades i restriktivt syfte, men dock med det tysta bisyftet att stoppa litet extra i järnvägens ficka. Kungl. Maj:t har fullkomligt korrekt återfört saken till, som en tidning sade, »dess skenbara *raison d'être*», i det han förklarade sig vilja bibehålla tilläggsafgifterna i restriktivt syfte, hvarigenom saken komme att hvila på en *formellt* riktig grund, hvilket järnvägsstyrelsen, efter hvad jag nu haft äran att visa, icke tyckes hafva insett.

Sålendes — skola vi fasthålla, att järnvägsstyrelsens mening verkligen varit den, att biljettpriset i allmänhet icke bör öfverstiga priset för en half tur- och returbiljett, så är det dock ett faktum, att detta pris ernås för de resande på andra och tredje klass snälltåg först då de rest öfver 305 kilometer; först då ernå de denna gyllene frukt i toppen på den såpade stängen. För resor i 1:sta klass fordras naturligtvis ett ännu längre afstånd. Jag tror icke, att människor i genomsnitt resa öfver 305 kilometer, och förhållandet blir då, att alla, som färdas på kortare afstånd, *faktiskt få betala mera, än järnvägsstyrelsen först utlofvat*. Nu säger man, att det är Kungl. Maj:t som bestämmer järnvägstaxan. Ja, det är mycket riktigt, men genom bestämelsen om tilläggsafgift, som det ligger i järnvägsstyrelsens hand att tillämpa, så eluderas väsentligt denna Kungl. Maj:ts rätt. Statsrådet säger visserligen, att så och så många snälltåg hafva borttagits och

endast 28 snälltåg bibehållits, hvarutaf 6, säger sex, ensamt på västkustbanan. Dessa 28 snälltåg har järnvägsstyrelsen bibehållit och degraderat, om jag så får säga, de andra. Men hvem svarar för att, om ett persontågs ekonomi så fordrar, icke samma escamotage kan göras på andra leden, så att ett sådant persontåg förändras till snälltåg? Järnvägsstyrelsen har på detta sätt i sin hand att utöfva, om jag kort och godt får så uttrycka mig, en tvångsbeskattning på de resande. Jag tror, att vår befolkning i allmänhet är lojal och finner sig uti, att makten ligger hos Kungl. Maj:t och hans ansvariga rådgifvare, men jag tror icke, att vi ännu äro så lojala, att vi finna oss uti godtyckligheter från en underordnad styrelses sida.

Man säger, att mönstret för dessa platsbiljetter har hämtats från utlandet. Ja, låtom oss börja med Danmark. Där hafva vi en tilläggsavgift för snälltåg af 30 öre för tredje klass, 50 öre för andra klass och 80 öre à 1 krona 30 öre för första klass, under det att vi i Sverige — hafva 1 krona, 1 krona 50 öre och 2 kronor 50 öre för motsvarande klasser. I Tyskland, som man alltid åberopar, har man de så kallade *Platzkarten*, à 2 Rm. för 1:sta och 2:dra klass men med den skillnad, att priset icke beräknas till mer än hälften för resor intill 150 kilometer. Det torde vara dem, som syssla med järnvägsärenden, bekant, att en järnvägsstrid för närvarande pågår mellan Sydtyskland och Preussen, i det att man i Sydtyskland önskar få bort dessa tilläggsavgifter. Jag såg just i en liten uppsats, att man önskar förvandla *Platzkarten* till ett s. k. *Schnellzugszuschlag*, men att detta väckt mycken liflig opposition, särskildt i Preussen, där man anhållit att detta *Zuschlag* icke skulle uttagas annat än vid de genomgående kontinentala transitoförbindelserna. Jag har för resten här i min hand ett exemplar af *Parlamentsausgabe* af Berliner Tageblatt för den 13 januari, där det meddelas, att prussiske trafikministern förklarar, att: »Preussen wolle auch den Schnellzugszuschlag beseitigen und ihn keineswegs in Süddeutschland einführen». Ja, så står det till med denna förebild. Då vi nu vilja införa dessa utländska modeller, så komma vi som Trascapatrullo i »Frihetsbröderna» »för sent alltjämt», ty missnöjet med dem i utlandet har blifvit så stort, att vederbörande synas blifva tvungna att taga bort dem. Jag vill hoppas, att de, som makten hafva hos oss, måtte följa sina utländska föregångares exempel äfven i detta afseende, så att vi snarast möjligt blifva af med denna tilläggsavgift, eller åtminstone att någon regulator införes, så att icke det blir järnvägsstyrelsen, som skall bestämma, när folk här i landet skall utsättas för dylik extrabeskattning. Hafva herrarne tänkt sig, huru ofördelaktigt denna tilläggsavgift verkar till exempel för bibanor eller enskilda järnvägar, som utmynna vid statsbanor? Alla dessa hafva sina tidtabeller inriktade i hufvudsak på statsbanornas snälltåg, och sålunda måste de allra flesta, som vilja komma fram, använda snälltåg och äfven för huru korta sträckor som helst betala denna orimliga tilläggsavgift. Hvad lokaltrafiken beträffar, vägar jag icke nu upptaga herrarnes tid med några exempel, och det torde icke heller behövas, ty herrarne veta litet hvar, huru den blifvit fördyrad på ett alldeles oerhördt sätt, om man för en kortare sträcka måste begagna snälltåg.

Får jag nu lof att göra en liten afstickare och sedan återkomma

Statsverks-  
propositionen.

(Forts.)

till tilläggsbiljetterna? Med afseende å sofvagnsbiljetterna kan man nu möjligen säga, att ett högre pris bör betalas för ökad bekvämlighet. Men jag hemställer, huruvida icke språnget i prisen för sofvagnsbiljetterna varit väl häftigt. Här är icke endast fråga om, att man vid resa i andra klass fått 2 kronors ökning i sofvagnsbiljettpriset, utan därtill kommer tilläggsavgiften för snälltåg, och jag får således för begagnande af sofvagn på ett nattåg i andra klass betala 3 kronor 50 öre mera än förut. Vid resa i första klass har jag först tilläggsavgiften 2 kronor 50 öre, och så priset för sofvagnsbiljett 10 kronor samt lakansavgift 1 krona. Och så tillkommer här sofvagnstvånget — ytterligare ett plus, som icke finnes i utlandet, om jag nu undantager *trains de luxe*, men det är ju en annan sak. I utlandet kan jag på nattåg begagna första klass, utan att, såsom här, nödgas betala sofvagnsbiljett.

Hvad prisen för resgodsöfvervikt beträffar, hoppas jag, att handelsrepresentanter mera utförligt komma att därmed sysselsätta sig. Jag vill här endast nämna, att en person, som t. ex. reser mellan Stockholm och Göteborg med snälltåg i andra klass, får för 100 kilograms öfvervikt betala en afgift, som uppgår till samma belopp som biljettpriset. Kan det vara rimligt, och jag frågar, huru skall en handelsresande kunna reda sig med en så oerhörd påläga? Dessa resande komma icke i åtnjutande af de billiga biljettprisen, ty de resa vanligen på kortare sträckor, och då resorna icke få afbrytas på samma biljett, gå de förlustiga rabatten. Jag vill emellertid icke tala mera därom, ty jag vet, att en massmotion förberedes i Andra Kammaren, och jag är viss om, att de felaktigheter, som jag här endast antydningssvis kunnat beröra, där komma att mera utförligt behandlas.

Det är ännu en annan afgift, som enligt hvad synes träffar sådana, som egentligen icke hafva råd att beskattas. Jag menar cykelavgiften. Jag vet, att man säger, att cyklarna inkräkta på utrymmet i bagagevagnen. Men man bör komma ihåg, att cykelavgiften icke nu som förr närmast träffar sportsmännen, hvilka kunde hafva råd att betala, utan hårdast kommer att drabba arbetare och handverkare, som begagna cykel för att från stationen göra en resa. Skola de då först betala sin tilläggsavgift och så ytterligare denna cykelavgift af 50 öre, så tror jag icke precis, att man kan säga, att de icke blifvit tillräckligt beskattade, för att icke säga uppskörtade. 25 öre hade bort kunna vara mera än tillräckligt.

Ja, så hafva vi i taxan en ytterst egendomlig bestämmelse, som verkar mera komisk, åtminstone tragikomisk, som för resten hela detta förslag. Det är nämligen bestämdt, att partibiljetter, gällande för olika sträckor, »icke må genom sammansättning användas som lösen för resa å längre afstånd än en dylik biljett afser». Jag förstår mycket väl, i hvilket syfte denna bestämmelse tillkommit. Man skulle ju eljest på partibiljetter kunna resa hela landet igenom, förutsatt att det öfverallt finnes sådana att tillgå. Men huru skall kontrollen blifva effektiv? Ja, på detta har naturligtvis den kära styrelsen icke tänkt. Kontrollen skall utöfvas af konduktörerna. Om man t. ex. efter att hafva uppvisat den ena biljetten för konduktören i de främre vagnarna och sedan tar plats längre bort i tåget, där en annan konduktör utöfvar tillsynen, lär denne ej kunna kontrollera bestämmelsen; på samma sätt vid om-

stigningsstationer. Hvad skall det tjäna till att komma med dylika *Statsverks-* ukaser, när de icke kunna vara effektiva, utan blott leda till trakas-*propositionen.* serier och obehag för såväl resande som konduktörer?  
(Forts.)

Men man tyckes ej hafva haft några öfverdrifna kon siderationer för våra, af de resande med rätta så aktade, konduktörer, som stå så högt öfver sina utländska kolleger. Det finnes säkerligen ej någon, som ej villigt erkänner, att hela denna personal är fullt mönstergill.

Man har nu bestämt att äfven konduktörerna skola tillhandahålla tilläggsbiljetter. Är ej detta olämpligt? Har det ej varit regel, att en resande ej skall få lof att lämna penningar i tågpersonalens händer? Jag tror ingalunda, att konduktörerna skulle missbruka denna bestämmelse, men de skola i alla händelser utsättas för trakasserier. Dessutom skola de ansvara för biljetterna, som de mottaga i buntar om 25 stycken för hvarje af de 3 klasserna mot en provision af 3 procent, en klen ersättning för den med försäljningen förknippade risken. Jag vet flera konduktörer, som sagt, att de gärna skulle betackat sig för nöjet. Nog kunna väl de resande köpa äfven tilläggsbiljetterna i biljettluckan.

Vidare ha vi alla cirkulären, om hvilka konduktörerna och biljettförsäljarne på stationerna måste äga noggrann kännedom. Ej heller härvidlag har man haft nödig kon sideration för personalen. Jag har här en bunt dylika cirkulär daterade den 29 december 1905 angående ny persontariff för statens järnvägar m. m. på omkring 25 à 30 sidor, innehållande jämte tillägg till taxan en mängd nya bestämmelser, som personalen skall hafva i hufvudet. Men huru var detta möjligt, då åtminstone på flera landsstationer cirkulären kommo personalen tillhanda först den 4 eller 5 januari. Det påminner om den bekanta omnibusen i Jolins »Gubben med tittskåpet», hvilken gick så fort, »att 5 minuter förrn man stigit upp, så var man längesedan framme». Dessa människor skulle hafva läst cirkulären redan innan de blifvit tryckta. Här af vållades naturligtvis en mängd obehag och villervalla, men det gör ingenting, enligt kungl. järnvägsstyrelsens mening.

Men nu kommer jag till något ytterst karaktäristiskt för den högt ärade styrelsen och som visar att den nog *kan* vara både artig och förtänksam, när den så vill. *En* order ansågs nämligen af den vikt och skyndsamhet, att telegrafens måste anlitas för att den skulle framkomma i rätt tid. Den innehöll, att svenska telegrambyråns tidningsgossar skulle vara befriade från snälltågens tilläggsafgifter. Dessa voro de glödande kolen, som man samlade på den svenska pressens hufvud. Och jag får uttrycka min personliga glädje öfver att svenska pressen under dessa månader så grundligt hållit efter kungl. järnvägsstyrelsen, och därför förtjänar den väl en sådan artighet, som jag af hjärtat unnar den.

Men, *revenons à nos moutons!* Låtom oss återgå till platsbiljetterna. Ja, mina herrar, jag sade, att hela landets befolkning lider genom denna extra pålaga, men det finnes en ortsbefolkning, som lider däraf *mer än någon annan* och mer än, hvad jag tror den har skyldighet till, och det är *västkustbefolkningen*. Detta gäller ej blott hela Halland utan äfven nordvästra Skåne. Hela trakten från Helsingborg till Göteborg lider af detta oeffter rättighetstillstånd, som nu råder där, tack vare denna zontariff och den tidtabell som där fastställts.

Jag vet mycket väl, att järnvägsstyrelsen *nu* »lär vara be-

Statsverles-  
propositionen.  
(Forts.)

tänkt på» att insätta lokaltåg här och där med bibehållande af de stora snälltågen. I min barndom fick jag lära mig, att man skulle *tänka först och handla sedan*, men den kungl. järnvägsstyrelsen anser att man skall *handla först och tänka sedan*. Det är just ej trefligt för hela denna befolkning, som skall vara utsatt för den där underliga principen hos järnvägsstyrelsen att *först handla och se'n fundera* öfver hvad den skall göra för att resultatet ej skall blifva *alltför galet!*

Jag har mig bekant att vid tidtabellskonferensen i Florens bestämdes, att alla 6 snälltågen å västkustbanan skulle bibehållas, men blott 22 i hela det öfriga Sverige. Af protokollet finner man, att, ehuru de enskilda järnvägarnas föreningsombud yrkade, att några af dessa tåg måtte förvandlas till persontåg, ansåg statsjärnvägarnas ombud, att detta ej borde föranleda till någon åtgärd. Muntligen uppgafs såsom skäl, att man ej kunde förändra dessa tåg därför att *utlänningarna reste endast med snälltåg*. Således, det är ej hastigheten som är det betecknande för tågets namn. Namnet är blott en skylt för utlänningarnas skull. Ett dylikt tillvägagående kallas, om jag ej tar fel, för — *bluff*.

För denna namnskylt, denna bluff skall hela västra Sveriges befolkning lida och betala.

Nattsnettågen på västkustbanan gå med en betydligt mindre hastighet än vissa af persontågen, men de måste dock i tidtabellen skylta som snälltåg.

De s. k. kontinentaltågen bibehållas fortfarande som snälltåg, oaktadt dessa tågs ekonomi är synnerligen dålig och behöfde ett tillskott af lokaltrafiken. Men det gör ingenting, fattig men gentil!

Det är för utlänningen, som befolkningen skall lida. Jag hemställer till eder, mina herrar, huruvida I tycken att detta är rätt? Ja, järnvägsstyrelsen har betraktat hela denna ortsbefolkning som en *quantité négligeable*.

Jag hemställer till regeringen huruvida den också, sedan dess uppmärksamhet nu blifvit väckt på dessa missförhållanden, skall göra på samma sätt? Jag för min del har svårt tänka mig detta. Jag har mina särskilda grunder för att jag vågar hoppas och tro, att en förändring till det bättre snart genom herr statsrådets ingripande skall inträda. Herrarne minnas nog, och jag vill ej återupprepa, hvad som försiggick här, när västkustbanan skulle inlösas af staten. Jag vågar påstå, att Halland och befolkningen utmed denna järnväg har en moralisk rättsgrund för sin fordran att åtminstone ej blifva behandlad sämre än andra. Vi begära ej några undantagsförmåner, vi begära endast rättvisa. Jag erinrar mig de ord, som 1895 vid debatten i fråga om järnvägens övertagande af staten fälldes i denne kammare: »om staten skall inköpa järnvägen, så skall staten också söka tillgodose de enskildas intressen genom att på allt sätt *underlätta trafiken inom orten, så att dess befolkning ej skall hafva skäl att beklaga sig.*» Jag vågar tro, att det äfven var den dåvarande regeringens uppfattning, och jag vågar hoppas, att den nuvarande regeringen ställer sig på samma ståndpunkt.

Jag öfvergår nu till en annan fråga.

Om man slår upp protokollet vid första hufvudtitelns behandling i statsrådet, finner man att chefen för finansdepartementet yttrat sig



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

Man måste ovillkorligen fråga sig: hvad *menar* herr statsrådet och chefen för finansdepartementet, hvad *vill* han, hvad *anser* han? Man skulle kunna tro, att det är hans mening, att de norska apanagen blifvit använda till bestridande af utgifterna för den svenska hofhållningen, men något sådant lärer väl ej åtminstone någon annan mena eller vilja säga. *Om* åter anslagen från Sverige verkligen varit otillräckliga, hvarför har man då ej förut gjort någon framställning om deras höjande? Jag tror också, att den passus i finansministerns yttrande, där det säges att det kunde ifrågasättas, huruvida icke framställning till Riksdagen kunde göras om förhöjning i anslagen, väckt en viss förvåning ej minst uti de kretsar, där man anser att flera af de *ärliga* apanagebeloppen representera en *ganska stor kapitalförmögenhet*.

Emellertid räcker finansministern till hälften fram ena handen, men tar strax tillbaka med den andra, då han säger: Ni får ingenting af oss, ty det får Riksdagen bestämma. Jag tror, att *om* det anses lämpligt att framställa fråga om en förhöjning af apanage, så bör framställningen göras af Kungl. Maj:t och ej af enskild motionär. Hur skulle det ta sig ut om personer skulle gå omkring och samla namnunderskrifter för en motion i denna fråga? Det vore väl minst sagdt olämpligt, åtminstone efter mitt sätt att se saken.

På frågans reella innebörd skall jag ej här vidare ingå, men så mycket vill jag säga, att då det ej finnes någon som kan hafva bättre reda på, *om* en förhöjning i apanagen, vare sig permanent eller tillfällig, är behöflig än Kungl. Maj:t, proposition om en sådan förhöjning bort komma från regeringen, och denna har ej, såsom nu skett, bort visa ansvaret från sig och lägga det på Riksdagen.

Herr Björck: Jag kunde ju hafva nöjt mig med att instämma med den föregående talaren i hvad han yttrat så väl och sant med

*Statsverkspropositionen.* afseende på nu inträdda beklagliga förhållanden rörande järnvägstrafiken i allmänhet och isynnerhet på västkustbanan efter den s. k. zontariffens införande, men efter jag erhållit ordet, torde jag helt kort få taga kammarens uppmärksamhet i anspråk.

Jag vill endast konstatera och understryka, att missnöjet i den provins jag tillhör är mycket stort öfver det sätt, hvarpå zontariffen blifvit ordnad. Ja, jag fick just nu ett bref ifrån en förening i Halmstad, som ber att jag skall verka för en snar ändring i nämnda tariff. Hur jag skall göra detta, det vet jag knappast. Nu under remissdebatten kan jag åtminstone hafva ett tillfälle att säga ett ord.

Såsom den föregående talaren antydde och äfven i Halmstadsföreningens bref säges, förhåller det sig så, att, såsom herrarne torde erinra sig, halländingarna och flera med dem begärde, att staten skulle bygga västkustbanan. Detta afböjde staten. Sedan byggde västkustens invånare själfva sin bana med stor risk och stora ansträngningar. Sedan det visat sig att banan lönade sig, begagnade staten sig af sin rätt att lösa till sig järnvägen. Då borde man åtminstone haft rätt att vänta, att staten ordnade trafikförhållandena för ortens befolkning så bekvämt som möjligt. Nu har emellertid zontariffen, sedan den blifvit införd, betungat ortens befolkning betydligt. Kostnaderna för resor emellan städerna hafva fördubblats, ja, till och med tredubblats.

Befolkningen i Halland klagar äfven öfver många andra saker, som den föregående talaren också omnämnde, nämligen resgodsofvervikten och sådant. Nu skulle jag blott vilja betona, att missnöjet är stort med dessa förhållanden och att önskan om en förändring härutinnan också är stor. Man önskar nämligen: att de nyinförda tilläggsavgifterna för snälltåg afskaffas, åtminstone beträffande dagtågen; att afgiften för resgodsofvervikt nedsättes åtminstone till förut gällande taxa; att beträffande nattågen antingen de extra snälltågsavgifterna borttagas eller avgifterna för sofplats nedsätts till de förut gällande; att, liksom förr ägt rum, uppehåll i resa må få göras å mellanliggande stationer utan högre afgift; att partibiljetter må tillhandahållas mellan städerna och alla stationer, som ligga inom 70 km. afstånd från dem; att poletteradt resgodt må få medföras äfven på partibiljetter, såsom förhållandet varit förut med familjebiljetter, samt att nedsättning må ske i resgodtsavgiften för velocipeder.

När jag lämnade min bostad i Halmstad, följde mig några vänner till stationen, och deras sista afskedshälsning var, att jag skulle verka för en ändring i det oeffter rättighetstillstånd, som nu i synnerhet på västkustbanan äger rum med afseende å järnvägsavgifterna. Mina herrar, jag har nu sagt detta till den kraft och verkan det hafva kan, och ett är säkert: *snar förändring* är af nöden med afseende på nu antydda förhållanden, ty med hvarje dag som går blifva dessa mer och mer odrägliga, och härmed vill jag sluta.

Herr Ericsson: Det är tvenne stora frågor, på hvilkas lösning svenska folket går väntande. Den ena är rösträttsfrågan. Om den veta vi, att den inom kort kommer på Riksdagens bord och därom är således ej i dag stunden att tala. Men den andra frågan, äfven den en lagstiftningsfråga, beröres i trontalet endast på följande sätt: »Det är

min förhoppning att ånyo förelägga Eder ett förslag till lag om medling i arbetstvister, ämnad att i afsevärd grad förebygga de för arbetsgifvare och arbetare samt i sista hand för hela samhället ödeläggande strider, som nu allt för ofta utbryta. Åt den viktiga frågan om ordnande af förhållandet i öfrigt mellan arbetsgifvare och arbetare liksom åt spørsmålet om ålderdomsförsäkring ägnar Jag omsorgsfullt öfvervägande.»

*Statsverks-  
propositionen.*  
(Forts.)

Det synes mig och kanske många, som hade det varit önskligt, att dessa lagfrågor framkommit i omvänd ordning d. v. s. att lagen om arbetsaftal och den lag, som grundar sig på kommittébetänkandet af den 21 dec. 1903, kommit först och därefter lagförslaget om medling i arbetstvister. Ty för mig synes det, som om det mången gång skulle ställa sig svårt att medla mellan personer och organisationer, som ej, åtminstone hvad de senare angår, äro juridiska personer. Men lagen om förmedling i arbetstvister föreligger ju ej ännu. Och det torde därför nu vara för tidigt att därom tala. Jag yttrar mig därför här endast om den ordning, i hvilken frågorna enligt mitt förmenande bort framkomma.

Beträffande den lag, som skulle grunda sig på 1903 års kommittébetänkande, veta vi att ingenting därom kan vara att vänta till innevarande års Riksdag. Det heter härom i trontalet, att Kungl. Maj:t därät ägnar »omsorgsfullt öfvervägande».

Detta yttrande synes mig vara i hög grad sväfvande. Ligger däri, att så snart detta lagförslag fått den grundlagsenliga behandling, som tillkommer det i högsta domstolen, det skall framläggas för nästa Riksdag? Nåväl, då är allt godt och väl. Men skulle i detta sväfvande yttrande ligga, att det vid nästa års riksdag skulle heta, att man till dess ej medhunnit detta för att sedan år 1908 med tystnad förbigå saken, då ber jag att redan nu få fastslå, att stora lager af svenska folket, ej allenast arbetsgifvare utan äfven arbetare, komma att känna sig i hög grad gäckade i en rättmätig förväntan, ty man lider under det laglöshetens tillstånd, som råder i dessa afseenden. Jag är ingen vän af remissdebatter, men jag har icke kunnat utfinna något annat tillfälle att få framhålla denna önskan. Därför anhåller jag — ja, jag vågar framställa en vördsam fordran — att åtgärder i detta hänseende måtte vidtagas, så att förslag till lag därom snart kan framläggas för Riksdagen.

Det synes mig som om det skulle vara bra litet, om det svenska folket, då det står, som jag här haft äran nämna, väntande på lösning af dessa frågor, endast skulle afspisas från statsmakternas sida med de orden i trontalet: »de äro under omsorgsfullt öfvervägande.» Jag har velat, att man skulle veta uti landet, att man inom denna kammare haft blicken med uppmärksamhet och skärpa riktad på dessa frågor.

Jag ber att till sist få understryka, att jag genom detta uttalande ej velat på något sätt framföra något klander hvarken mot den nuvarande eller föregående regeringen. Jag anser till fullo, att dessa omöjligen kunnat medhinna att i saken något vidare åtgöra. Jag har endast velat uttala denna, som jag nyss hade äran säga, denna önskan, denna fordran. Något vidare har jag ej att tillägga.

Statsverks-  
propositionen.  
(Forts.)

Herr Benedicks: Vi veta alla, hur nära Sverige var kriget under sistförflutna år. Ingen af oss kan veta, hur nära vi äro det i år, och ännu mindre, hur lång tid, som återstår, innan vi råka i krig, om det kommer att dröja  $6\frac{1}{2}$ ,  $7\frac{1}{2}$  eller 12 år. Jag nämner dessa siffror därför att de kunna sägas på ett ominöst sätt sammanhånga med den omsorg, som regeringen hör hafva om landets försvar. Här gäller det särskildt ammunitionsanskaffningen för armén.

Generalstaben har i sin inlaga omtalat, att mobiliseringsbehovet för armén torde vara minst 200 millioner patroner. Hur många millioner finnas nu för tillfället? Omkring 52 millioner. Regeringen föreslår nu, att för nästa år skulle anskaffas ytterligare 18 millioner och året därefter 20 millioner. Vidare har regeringen icke yttrat sig, men det är att antaga, att en tillverkning af omkring 20 millioner om året skulle kunna åstadkommas i Sverige.

På detta sätt skulle vi få vänta i  $7\frac{1}{2}$  år, innan vi hade en första uppsättning af nödvändig mobiliseringsammunition, men detta under förutsättning, att icke något annat större behof under tiden hade uppstått. Men så kan lätt blifva fallet. Jag vill blott påpeka, att vi försvarsvänner hoppas, att arméns målskjutningsöfningar skola ytterligare utsträckas för att uppdrifva manskapets skjutskicklighet, och därtill behövas flera millioner patroner. Vidare måste det anses som ett önskemål, att skarpskytterörelsen understöddes med ytterligare många millioner. Och, bortsett härifrån, får man ej glömma det oundvikliga behovet af att anskaffa kulsprutor och ammunition till dessa.

Det hela gör, att vi för närvarande icke äro på långt när så rustade som vi borde vara. Om vi snart skulle komma i krig, hvad vore nämligen vår armé, låt vara i öfrigt väl rustad, väl öfvad och försedd med ett godt befäl, om det icke finnes tillräckligt med ammunition? Allmänt har också den öfvertygelsen blifvit rådande, att det är synnerligen angeläget att anskaffa nödig ammunition, men resultatet af denna öfvertygelse är att man begärt för litet. Men härigenom utsattes landet för försvarslöshet, och, mina herrar, *det* kunna vi icke våga. Hvarför har regeringen icke framkommit med förslag att inom en långt kortare tid afhjälpa denna brist? Därom nämnes icke ett ord i statsverkspropositionen. Jag vågar icke någon gissning. Har regeringen icke tillräckligt mod att framkomma med ett tillfredsställande förslag rörande denna angelägenhet, lika litet, som den haft mod att framställa behoven rörande första statsmakten? Jag tror också, att enskilda motioner i frågor som dessa icke äro på sin plats.

Jag erkänner, att tillgångarna äro hårdt anlitade och att budgeten till följd däraf är svagare än någonsin förut, men det finns dock ännu många inkomstkällor, som kunna tagas i anspråk. Jag behöfver närmast bara tänka på en lindrig malmexporttull, som ju skulle bäras utaf utlandet. Jag behöfver bara nämna den af statsrevisorerna påpekade omregleringen af tolagen. Jag behöfver icke påminna om den sedan länge väntade beskattningen eller tullen på tobak.

Femte hufvudtiteln har i år fått lida en nedsättning af en ganska stor summa, omkring 1 million. Härvidlag har också ett vapen alldeles förbisetts, nämligen undervattensbåten. Jag känner icke anledningen härtill. Men hvad jag vet, det är, att vi nu behöfva vara lika

väl rustade som någonsin förr. Vi hafva under sista året förlorat säkerheten på vår västra gräns. Och vi hafva nu också mera skäl än någonsin förut att vara oroliga för vår östra gräns, icke därför att någon direkt fara nu förefinnes, men därför, att vår östra granne, som vi veta, nu befinner sig i full revolution. Vi behöfva bara tänka på den revolution, som ägde rum i Frankrike för öfver 100 år sedan. Det var ett parti i den staten, som gjorde krigsförklaringen mot sina grannar för att hålla sig vid makten. Sådant kan träffa äfven oss. Det är därför skäl, att vi uppbjuda våra krafter för att med Guds hjälp försvara oss, så långt dessa krafter räcka.

*Statsverks-*  
*propositionen.*  
(Forts.)

Herr Kennedy: Herr vice talman, mina herrar! Det har bland i saken intresserade, och dessa äro många, väckt en ganska liflig tillfredsställelse att erfara, att regeringen ämnar taga under behandling den i Riksdagens skrivelse den 10 maj 1904 begärda revisionen af gällande vattenrättsstadgar.

I ett annat sammanhang skall jag tillåta mig att bringa under utredning den del af vattenrätten, som af Riksdagen undansköts vid antagandet år 1879 af lagen om dikning och vattenafledning, nämligen lagstadgande om invallning.

Men det har synts mig angeläget att redan nu få framföra de i vattenrättens revision intresserades önskan, att redan från början vid det blifvande arbetet näringarnas intressen må bevakas af opartisk sakkunskap, och jag ber att därvid särskildt få påpeka jordbrukets med dessa rättsfrågor synnerligen intimt förenade intressen.

Efter härmed slutad öfverläggning hänvisades den kungl. propositionen till statsutskottet; och skulle till utskottet jämväl öfverlämnas de i anledning af samma proposition inom kammaren nu afgifna yttrandena.

---

Vid föredragning af den utaf herrar *Bergström* och *Stephens* den 20 i denna månad afgifna och då bordlagda motion, n:o 5, angående skrivelse till Konungen med begäran om framläggande af redogörelse för statens skogsparkers ytvidd, produktionsförmåga och förvaltningskostnad m. m., beslöt kammaren hänvisa denna motion till ett tillfälligt utskott.

---

Föredrogs och godkändes Riksdagens kanslideputerades den 19 innevarande januari bordlagda memorial n:o 1, angående antagande af tjänstemän i Riksdagens kansli.

---

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet de under dagen aflämnade kungl. propositionerna.

---

Upplästes och lades till handlingarna Kungl. Maj:ts nådiga skrivelse till Riksdagen med tillkännagifvande, att Kungl. Maj:t i nåder förordnat statsrådet, kommandören af kungl. Nordstjärneorden, första

klassen, m. m., friherre Erik Teodor Marks von Würtemberg att under innevarande års riksdag utöfva den befattning med riksdagsärenden, som jämlikt § 46 i riksdagsordningen tillkommer en ledamot af statsrådet; och skulle underrättelse om denna nådiga skrifvelses innehåll genom utdrag af protokollet meddelas vederbörande utskott samt de ledamöter, som hafva inseende öfver Riksdagens kansli.

Efter föredragning af justitieombudsmannens vid innevarande års riksdag afgifna ämbetsberättelse, hänvisades framställningarna angående förslagsanslaget till ersättning åt domare, vittnen och parter, om anslaget till justitieombudsmansexpeditionen och tryckfrihetskommitténs expenser samt om dydstillägg åt tjänstemännen i justitieombudsmans-expeditionen till statsutskottet samt berättelsen i öfrigt till lagutskottet.

Afgåfvos och bordlades följande motioner:

n:o 6, af herr *Jonsson*, angående skrifvelse till Konungen med begäran om framläggande af förslag till bestämmelser i syfte att betrygga en ordnad hushållning med skog å viss enskild mark;

n:o 7, af herr *Rabe*, angående skrifvelse till Konungen med begäran om framläggande af förslag till lag om dödande af bortkomna handlingar;

n:o 8, af herr *Petersson, Lorentz*, angående skrifvelse till Konungen med begäran om vidtagande af åtgärder för afskaffande af världsliga kungörelsers uppläsande i kyrkorna m. m.; och

n:o 9, af herr *Bergström* m. fl., om påläggande af en afgift å järnmalm, som exporteras, m. m.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades

herr *Bondesson* till den 12 nästkommande februari,

- » *Olsén* till och med den 15 nästkommande februari,
- » *Petersson, Lorentz*, under 14 dagar från den 24 innev. januari,
- » *Jeppson* under 3 veckor från den 24 innevarande januari,
- » *Sörensson* under 14 dagar från den 25 innevarande januari,
- » *Fahlén* från den 25 innevarande januari t. o. m. den 9 nästkommande februari, och
- » *Frinan* fr. o. m. den 27 innevarande januari t. o. m. den 10 nästkommande februari.

Justerades fem protokollsutdrag för denna dag, hvarefter kammaren åtskildes kl. 2,22 e. m.

In fidem

*A. v. Krusenstjerna.*

## Tisdagen den 23 januari.

Kammaren sammanträdde kl. 2 e. m.; och dess förhandlingar leddes af herr vice talmannen.

---

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

1:o) angående upplåtelse af den kronan tillkommande jordägarandel i grufva;

2:o) angående upplåtelse af rätt till bearbetande af marmorfyndigheter å kronojord; och

3:o) angående fortfarande bestånd af en med Magnesitaktiebolaget Tarrekaise afslutad öfverenskommelse rörande vissa mineralfyndigheter å kronojord i Norrbottens län.

---

Justerades protokollet för den 16 i denna månad.

---

Föredrogos och hänvisades till lagutskottet följande under gårdagen bordlagda motioner:

n:o 6, af herr *Jonsson*, angående skrifvelse till Konungen med begäran om framläggande af förslag till bestämmelser i syfte att betrygga en ordnad hushållning med skog å viss enskild mark;

n:o 7, af herr *Rabe*, angående skrifvelse till Konungen med begäran om framläggande af förslag till lag om dödande af bortkomna handlingar; och

n:o 8, af herr *Petersson, Lorentz*, angående skrifvelse till Konungen med begäran om vidtagande af åtgärder för afskaffande af världsliga kungörelsers uppläsande i kyrkorna m. m.

---

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet den af herr *Bergström* m. fl. nästlidne dag väckta och då bordlagda motion, n:o 9, om påläggande af en afgift å järnmalm, som exporteras, m. m.

---

Friherre von Schwerin erhöll på begäran ordet och yttrade:

Den motion, jag nu ber att få väcka, afser en ändring i inkomstskatteförordningen och öfverensstämmer med den motion, jag i ämnet

väckte vid 1904 års riksdag. Ett särskildt stöd för dess framläggande ånyo anser jag mig hafva funnit i nuvarande statsrådet och chefens för finansdepartementet yttrande till statsrådsprotokollet öfver finansärenden den 13 innevarande januari i fråga om beräkning af statsverkets tillgångar, därvid han uttalat, att, ehuru något förslag till mera fullständig reform af inkomstskattelagstiftningen säkerligen icke kommer att föreläggas denna Riksdag, han dock icke ser något hinder för, att mera fristående delar däraf göras till föremål för särskild framställning till Riksdagen.

Därefter aflämnades ifrågavarande motion, som erhöll ordningsnumret 10 och öfverskrift: med förslag till ändrade bestämmelser angående inkomstskatt.

Motionen blef på begäran bordlagd.

---

Herr *Kennedy* väckte en motion, n:o 11, angående skrifvelse till Konungen med begäran om framläggande af förslag till lag rörande invallning.

Jämväl denna motion begärdes på bordet och bordlades.

---

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet de under sammanträdet aflämnade kungl. propositionerna.

---

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades herrar *Åkerberg* och *Paulson* under 14 dagar från och med morgondagen.

---

Justerades två protokollsutdrag för denna dag, hvarefter kammaren åtskildes kl. 2,16 e. m.

In fidem

*A. v. Krusenstjerna.*

---



## Onsdagen den 24 januari.

Kammaren sammanträdde kl. 2,30 e. m.; och dess förhandlingar leddes af herr vice talmannen.

---

Justerades protokollet för den 17 i denna månad.

---

Föredrogs och hänvisades till bevillningsutskottet den af friherre *von Schwerin* nästlidne dag väckta och då bordlagda motion, n:o 10, med förslag till ändrade bestämmelser angående inkomstskatt.

---

Föredrogs och hänvisades till lagutskottet herr *Kennedys* under gårdagen bordlagda motion, n:o 11, angående skrifvelse till Konungen med begäran om framläggande af förslag till lag rörande invallning.

---

Afgåfvos och bordlades följande motioner.

n:o 12, af friherre *Trolle*, om anslag till en professur i statistik vid hvarterdera af rikets universitet;

n:o 13, af herr *Kennedy*, angående skrifvelse till Konungen med begäran om framläggande af förslag till bestämmelser rörande obligatorisk sammanslutning af fiskevattensägare för fiskes bedrifvande;

n:o 14, af friherre *Gripenstedt* m. fl., angående skrifvelse till Konungen med begäran om framläggande af förslag till de lagändringar, som påkallas af upplösningen af föreningen mellan Sverige och Norge, m. m.;

n:o 15, af friherre *Gripenstedt* och grefve *Taube*, om anslag till fortsättande af undersökningar för en järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattendal till lämplig punkt å Gellivarebanan m. m.; och

n:o 16, af herr *Benedicks*, angående skrifvelse till Konungen med begäran om framläggande af förslag till lagbestämmelse om skyldighet för ägare till vissa industriella anläggningar m. m. att lämna ökad bidrag till underhåll af vägar.

---

Ledighet från riksdagsgörömlen beviljades:

- herr *Tham, Sebastian*, under 3 veckor fr. o. med den 25 innev. januari.  
 » *Petri* ..... » » från » 26 » »  
 » *von Baumgarten* » 14 dagar fr. o. med » 30 » »  
 » *Ericsson* fr. o. med den 30 innevarande januari till och med den  
 14 nästkommande februari.

---

Justerades två protokollsutdrag för denna dag.

---

Kammaren åtskildes kl. 2,45 e. m.

In fidem

*A. v. Krusenstjerna.*

---