

RIKSDAGENS PROTOKOLL

1907. Första Kammaren. N:o 52.

Lördagen den 25 maj, e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 8 e. m.

Herr talmannen yttrade, att han och de ledamöter, som fått i uppdrag att jämte honom tillsätta kammarens kansli, ansett nödigt, att där nu anställdes ytterligare två notarier; och hemställde herr talmannen, huruvida kammaren samtyckte härtill.

Sedan denna framställning besvarats med ja, tillkännagafs att till ifrågavarande två notarier antagits förste aktuarien i kungl. kommerskollegium G. H. Elmqvist och notarien i kungl. järnvägsstyrelsen J. H. Flodin.

Upplästes och godkändes statsutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

n:o 159, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af två till förra militiebostället Visteby n:o 1 i Uppsala län hörande ägoskiften jämte ett mindre jordområde;

n:o 160, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af ett område från länsmansbostället ett mantal krono Stratomta n:o 2 Norrgården i Törnevalla socken och Åkerbo härad af Östergötlands län;

n:o 161, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående utbyte af mark mellan kronan och Söderfors bruks aktiebolag;

n:o 162, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om ändring i beslut angående försäljning af vissa områden af 16 förut till löningsjordar anslagna lotter under förra kungsladugården Ladugårdsgärdet i Östergötlands län;

n:o 163, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående rätt för jägmästaren E. M. Janse att för ålderstillägg räkna sig till godo tjänstgöring såsom föreståndare för skogsskolan vid Skogshall;

n:o 164, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning till Löfvestads församling af vissa områden af förra militiebostället Löfvestads kungsgård n:o 46 i Malmöhus län;

n:o 165, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af ett område från $\frac{1}{4}$ mantal Sollida under Kronodomänen Stenhammar i Södermanlands län;

n:o 166, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af två till förra militiebostället 1 mantal Ekeby n:is 2 och 3 i Södermanlands län hörande lägenheter;

n:o 167, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af en under kronosäteriet Boda n:o 1 om ett mantal i Skaraborgs län hörande lägenhet;

n:o 168, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtande till Jönköpings läns landsting af nyttjanderätten till förra barberarbostället Långanäs n:o 1 i Jönköpings län;

n:o 169, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af ett område från förra militiebostället $\frac{3}{8}$ mantal Lysteryd n:o 1 i Kronobergs län;

n:o 170, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af en till förra länsmansbostället $\frac{3}{8}$ mantal Förlösa n:o 5 i Kalmar län hörande lägenhet;

n:o 171 i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af fem till förra majorsbostället 1 mantal Östbro n:o 1 Södra i Värmlands län hörande ägotter;

n:o 172, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af en landshöfdingen i Västerbottens län förut på lön anslagen lägenhet Herrgårdan invid Umeå stad i Västerbottens län;

n:o 173, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående utbyte af en kronan tillhörig tomtedel i 8:de kvarteret, Sparre, i Karlskrona mot en annan, enskild person tillhörig tomtedel i samma kvarter;

n:o 174, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtelse till landtförsvaret af förra landshöfdingebostället Rydhof n:o 1 i Jönköpings län; samt

n:o 189, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af en till förra militiebostället Ekenäs n:o 1 i Jönköpings län hörande torfmosse.

Upplästes och godkändes bevillningsutskottets förslag till Riksdagens skrifvelse, n:o 191, till Konungen i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående vissa ändringar i gällande stämpelförordning.

Anmälades och bordlades

Statsutskottets utlåtanden och memorial:

n:o 170, i anledning af Kungl. Maj:ts i punkten 74 under åttonde hufvudtiteln af statsverkspropositionen gjorda framställning om lönetillägg åt akademikamreraren O. G. Regnéll;

n:o 171, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under punkt 101 af åttonde hufvudtiteln gjorda framställning om anordnande af nytt folkskoleseminarium jämte en i ämnet väckt motion;

n:o 172, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut i frågor rörande anslag under riksstatens tionde hufvudtitel;

n:o 173, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående förändrade grunder för den af staten utöfvade egnahemslånerörelse jämte i ämnet väckta motioner;

n:o 174, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående utlämnande under år 1907 af egnahemslån inom Fors och Klosters socknar af Södermanlands län;

n:o 175, i anledning af väckta motioner om upplåtande af jord å kronans mark för bildande af egna hem;

n:o 176, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till bildande af en jordförmedlingsfond jämte i ämnet väckta motioner;

n:o 177, angående väckt motion om anvisande af medel för inköp af skogbärande eller till skogsbörd tjänlig mark; och

n:o 178, i anledning af väckta motioner angående försäljning af vissa kronoegendomar, äfvensom

sammansatta stats- och bevillningsutskottets memorial:

n:o 16, med hemställan om anvisande af ersättning åt sammansatta stats- och bevillningsutskottets sekreterare m. m., samt

n:o 17, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut rörande sammansatta stats- och bevillningsutskottets utlåtande n:o 11 i fråga om ersättning åt vissa gästgifvare.

Fortsattes föredragningen af statsutskottets utlåtande n:o 164, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående lönerreglering för personalen vid statens järnvägar m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

*Lönerreglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

Punkten A) I.

Utskottets förslag till aflöningsreglemente för befattningshafvare vid statens järnvägar.

Lönereglering
för persmalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

§ 1.

Mom. 1.

Friherre Beck-Friis, Johan: Jag anhåller att med några ord få lämna svar och delvis bemöta några föregående talares yttranden.

Herr Håkanson sade, att greve Taubes anhållan, att vi nu ej måtte afslå denna fråga, egentligen gällde aflöningsfrågan, men så var med all säkerhet icke fallet. Greve Taube ansåg det vara af den största vikt, att både organisations- och aflöningsfrågorna nu afgöras; och ber jag att häri på det lifligaste få instämma med greve Taube. Lika väl tillförene som nu hafva organisationsfrågor framlagts för Riksdagen endast i sammanhang med aflöningsfrågor, och endast i den mån den förra varit i beroende af den senare.

Herr Håkanson önskade, att Riksdagen i god tid till nästa riksdag skulle få sig förelagdt ett nytt organisationsförslag, men ett sådant kan väl knappast tänkas i tid komma till stånd, då det måste tillsättas en ny kommitté och en ny utredning ske på andra grunder. Den senaste organisationskommittén arbetade ungefär 8 månader, och om den nya organisationskommittén kommer att behöfva lika lång tid, torde häraf framgå, att ett nytt förslag till nästa riksdag icke kan hinnas med.

En anmärkning, som herr Håkanson äfven hade, var, att bestämmelserna för ledningen af statens järnvägsbyggnader icke skulle vara tillräckligt klara, men för denna fråga var under förra året en särskild kommitté tillsatt, och den kommitténs utlåtande är sedermera behandladt af bland andra organisationskommittén och är intaget i kommitténs betänkande på sidan 225 och är äfven delvis intaget i den kungl. propositionen på sidan 45, så nog har den saken både blifvit utredd och beaktad.

Greve Hamilton sade i sitt yttrande, att utskottets förslag skulle innebära, att byrådirektörerna ej skulle blifva föredragande hvar och en för sina olika ärenden, och det skulle vara en försämring mot Kungl. Maj:ts förslag. Det är emellertid nog icke fallet, ty i det af utskottet framlagda förslaget finnes intet, som tyder på, att föredragningsrätten skulle fräntagas byrådirektörerna, utan ändringsförslaget går endast därpå ut, att en af byrådirektörerna på hvarje afdelning skulle få i uppdrag att handlägga sådana ärenden, som höra till flere byråer på samma afdelning.

Greve Taube förebrådde mig, att jag yttrat mig för den vid denna punkt af mig afgifna reservation, då den egentligen sammanfaller med utskottets förslag. Det var just därför, att utskottets och mitt yrkande sammanfalla, som jag ansåg mig böra meddela, att ehuru vi kommit till samma kläm, så äro dock motiven olika. Det är emellertid min mening att nu, herr greve och talman, få yrka bifall i denna punkt till utskottets förslag.

Herr Fränckel: Jag blef egentligen uppkallad af ett yttrande af greve Hamilton i förmiddags.

Han ville för sin del bestrida den åsikt, som jag för min del tog mig friheten framhålla, nämligen att, i stort sedt, man måste anse, att järnvägsstyrelsen på ett berömvärdt sätt skött sitt kall, och att således de anmärkningar, som egentligen kunde gälla järnvägsstyrelsen, vore af underordnad betydelse. Det är svårt att tvista om uppfattningar, men jag undrar, om icke den uppfattning, som greve Hamilton framförde, egentligen gällde vissa enskilda järnvägars förhållanden till statens järnvägar. Jag tror icke, att de kunna jämföras med allmänhetens uppfattning af järnvägsstyrelsens skötsel af våra järnvägar. Jag tror, att i stort sedt måste man anse, att med hänsyn till den stora affär, som järnvägsstyrelsen har att sköta, äro de små naggingar, om jag så får säga, som förekommit i afseende å dess skötsel, så obetydliga, att den uppfattningen i allmänhet är rådande i landet, att man anser järnvägsförvaltningen ligga i goda händer. Om jag sålunda icke vill tvista om hvem som har rätt i denna fråga, tror jag emellertid, att man kan för frågans bedömande tillmäta en mycket stor betydelse åt det omdöme, som utländska förvaltningar hafva afgifvit om järnvägsstyrelsens förvaltning af statsjärnvägarna här i landet. Jag tror, att om den ärade talaren ville vända sig dit, så skulle han få den uppgiften, att skötseln af våra järnvägar är god och kan fullt ut mäta sig med hvilken som helst af de utländska järnvägarnes skötsel. Detta har jag velat säga i afseende å den nuvarande organisationens sätt att verka till förmån för järnvägarnes framgång.

Hvarför jag nu begärt ordet är, att jag vill efter utskottets ärade ordförandes yttrande om utskottets ställning till frågan be att få framhålla en liten skillnad, som föreligger mellan utskottets förslag och reservanternas.

Utskottet har med mycken styrka framhållit nödvändigheten af en stark styrelse, och att om denna styrelse skall vara stark, måste hvarje afdelning hafva någon, som föredrager afdelningens ärenden inför generaldirektören fullständigt, så att alla de ärenden, som höra till samma afdelning, väl föredragas för honom. Nu sade den ärade ordföranden, att om man antager utskottets förslag, kan man arbeta om det. — Om det visar sig, att det icke blir bra, kan det ändras om? Men, mina herrar, här föreligger en organisationsfråga, och här är Riksdagens mening, att denna organisation skall göras på ett sådant sätt, att den icke innehåller personliga lönetillägg alltifrån början. Reservanterna hafva föreslagit i enlighet med organisationskommitténs förslag, att det skulle tillsättas 5 verkliga afdelningschefer och så mycket färre byrådirektörer. Utskottet har föreslagit, att antalet byrådirektörer skulle bibehållas, men att fem af dessa skulle tillgodoses med extra bidrag af 1,500 kronor. Om man nu opartiskt vill bedöma, hvilket organisationsförslag som är bäst, antingen utskottets eller reservanternas, måste man väl ovill-

*Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

korligen få medge, att det organisationsförslag, som går ut på att tillsätta tjänster, har företrädare framför det andra, som afser att lämna tillfälliga lönetillägg åt vissa personer, och att detta skall införas i organisationen. Jag kan icke finna annat, än att reservanternas förslag har företrädare. Den ärade ordföranden i utskottet har ansett, att utskottets förslag bör blifva något så när till belåtenhet. Men här föreligger en risk. När statsrådet yttrade sig på förmiddagen om organisationsfrågan, undvek han, märkvärdigt nog, att nämna hvad ställning han skulle intaga, om kammaren antog statsutskottets förslag. Han talade bara om Kungl. Maj:ts proposition. Om det nu skulle inträffa, att Andra Kammaren toge Kungl. Maj:ts proposition rent, hvar stodo vi då? Jo, då stå vi på den ståndpunkten, att vi fått en organisation, som denna kammare icke vill ha. Här har åtminstone i denna kammare uttryckts den önskan, att organisationen måtte blifva den, att fem af byråcheferna verkligen skola utöfva ett befäl inom styrelsen. Jag tror således, att äfven från denna synpunkt det vore klokt, att kammaren bestämdt uttalade, om kammaren önskade afdelningschefer i styrelsen eller icke.

Den ärade ordföranden i statsutskottet nämnde äfven, att denna fråga är så grundligt genomarbetad och förberedd, att man icke bör göra uppskof eller någon ändring, och jag erkänner gärna med honom — och särskildt hvad honom själf beträffar också — att det på denna organisationsfråga är nedlagdt ett högst betydligt arbete, icke minst inom den särskilda afdelningen i utskottet, men hvad är det, som föranleder, att frågan det oaktadt synes så oklar? Jo, att den kommit oförberedd från Kungl. Maj:t. Kungl. Maj:t har öfverlämnat frågan i ett skick, som enligt mitt förmenande innebär ett experiment, ty den stöder sig endast på en privat åsikt, och på den kan man väl icke begära, att kammaren skulle vilja stöda ett beslut i en så viktig fråga som denna.

Jag har bara velat yttra detta, för att kammaren i valet mellan utskottets och reservanternas förslag må hafva klart för sig, att i ena fallet besluter man i dag en verklig organisation, och i andra fallet kastar man en lönesumma till några tjänstemän, och det är skillnaden mellan dessa två förslag, som jag velat framhålla.

I afseende på punkten 2 skall jag be att få göra yrkande om bifall till reservationen i det syftet.

Herr Bildt: Det är utan tvifvel ett synnerligen märkligt organisationsförslag, som nu föreligger. Här har blifvit anfördt af statsutskottets ärade ordförande, att nu har man så länge behandlat denna fråga, att man icke har utsikt att komma till något bättre resultat. Det är ganska nedslående att höra detta, ty, för så vidt jag rätt uppfattat kammarens mening, så förhåller det sig så, att det råder icke någon allmän belåtenhet här i kammaren med detta förslag, utan tvärtom har man framställt ganska grava anmärkingar däremot. Men må så vara! Det återstår kanske icke annat

än att taga detta förslag, såsom man säger, i trötthetens tecken. Man kan icke se någon dager att få ett bättre, när de sakkunnige icke kunnat åstadkomma något bättre än detta tämligen oklara förslag.

Vi hafva emellertid också en annan sak att afgöra, och det är löneregleringen, hvilken såsom statsutskottets ärade ordförande framhöll, torde vara af så trängande vikt, att det icke är möjligt att afslå hela förslaget, huru gärna man än ville. Om detta är riktigt, borde man väl försöka, att med antagande af löneregleringen ställa förslaget så, att det innebär de bästa möjligheter till utveckling. Då måste man försöka, som också herr Tamm uttalade sig för, att ställa så, att man i styrelsen, i toppen får något, hvarpå man kan bygga den blifvande utvecklingen. Men då torde det väl vara bäst att undvika de farligaste stötestenarna och bygga, såvidt man kan, på det, som har bredare basis. Man har icke velat förena en stark distriktsförvaltning med det starka öfverdirektörssystemet. Nå, om dessa icke kunna förenas, hvarför vill man då införa ett förtäckt öfverdirektörssystem? Låt oss då försöka med dessa 16 nya byråchefer! Låt oss försöka med detta, som grefve Hamilton önskade, nämligen att det blir en stark chef. Men kunna vi icke försöka att taga bort stötestenarna? Det önskemålet har ju också framgått af reservanternas förslag, och det synes man kunna följa och sedan finna utvecklingsmöjligheter, sedan större erfarenhet vunnits. Om man nu önskar en stark chef såsom motvikt mot de starka distriktsförvaltningarna, så torde det ligga en motsägelse i att ställa bredvid honom en sous-chef med en stark själfständig ställning. Man säger, att detta är affärsmässigt. Ja, det kan vara så i en affär, där souschefen är helt och hållet beroende af chefen. Om chefen icke är nöjd med honom, så äro souschefens dagar i affären snart räknade. Så är icke förhållandet i statens tjänst. Det lärer väl icke kunna blifva generaldirektören, som tillsätter souschefen, utan det blir Kungl. Maj:t, och då kan det icke undvikas, att de få olika åsikter, och då kunna de icke samverka på rätt sätt. En underordnad kan hafva olika åsikt med sin chef och få sin reservation antecknad till protokollet, men skall souschefen under generaldirektörens frånvaro sticka under stol med sin egen åsikt eller skall han, öfver hufvud taget, anses hafva en så osjälfständig ställning, att han endast är ett eko af generaldirektören? Häri ligger enligt min mening fröet till en farlig tvedräkt, och därför instämmer jag i den reservation, som är afgifven af herr Fränckel och friherre Palmstierna.

Den andra stötestenen synes ligga i det förtäckta öfverdirektörssystemet. Det är att märka, att Kungl. Maj:ts förslag icke har någon sådan gradation. Det är också Kungl. Maj:t, som utfärdar instruktionerna för ämbetsverken. Det står sålunda, hvad Riksdagen än beslutar, Kungl. Maj:t fritt att gifva de särskilda fem afdelningscheferna en särskild befogenhet eller också icke. Men genom att bifalla de 1,500 kronorna i arfvode till vissa chefer, in-

*Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

verkar Riksdagen indirekt på instruktionen. Kan det vara riktigt, att då man antager eller här bygger på detta system med en stark chef och byrådirektörer under honom, man i allt fall likväl bibehåller det gamla under annan form, nämligen i form af arfvode. Utskottets ärade ordförande sade, att detta kunde lätt ändras, om det visade sig, att det vore olämpligt. Jag tror nog också, att man måste ändra efter den erfarenhet, man kan komma att få. Men jag tror också, att erfarenheten visat, att det är mycket svårt att få bort arfvoden, som Riksdagen en gång beviljat vissa personer. Att taga bort de 1,500 kronorna, som en gång tilldelats vissa tjänst-innehafvare i järnvägsstyrelsen, det får man väl icke tro, att man får järnvägsstyrelsen med på, men att däremot sätta till tjänst-innehafvare med högre löner möter nog ingen svårighet. Och under sådana förhållanden yrkar jag bifall till den af herr Sjö m. fl. framställda reservationen.

Herr Håkanson: Till en början ber jag att få uttrycka min förvåning, att de ärade talare, som ansett de framlagda förslagen så oklara, likväl kunnat yrka bifall till det ena eller det andra af de många framlagda förslagen. Jag begärde ordet, då jag hörde friherre Beck-Friis säga, att om mitt förslag ginge igenom, det skulle behövas en ny kommitté för att utreda denna fråga, och att det skulle vålla ett så långt uppskof med frågans afgörande. Det skulle icke alls behövas någon ny kommitté. Jag utdömde i förmiddags hvarken kommittéförslaget eller de andra, som blifvit framlagda. Jag sade endast, att det var för många förslag att välja på, och att man icke kunde så hastigt bestämma sig för hvilket som skulle vara det bästa. Jag kan icke, såsom en talare på förmiddagen yttrade, bestämma mig för ett stort förslag, utan att sätta mig in i det. Det försöker jag alltid att göra först.

Utom de skäl, jag framhöll i förmiddags för ett uppskof med organisationsfrågan, ber jag att få påpeka ännu ett, och det är, att det, som nu antages, få vi hafva i många år, och att de fel, som nu begås, få vi länge sota för, innan de kunna repareras. Jag är öfvertygad om, att vi alla i denna sal önska, att när reformen en gång går igenom, resultatet må blifva mera tillfredsställande, än den gamla organisationen har varit. Jag har hört privat från åtskilliga håll, att det skulle vara så svårt att få igenom eller utföra en ändring i aflöningsstaten, såsom jag föreslagit. Jag yttrade i förmiddags, att jag skulle, därest mitt förslag i afseende å första punkten godkändes, framkomma med yrkande vid öfriga punkter. Jag vill därför i korthet redogöra för, hvori de ändringar skulle bestå, som skulle behöfvast göras vid den andra punkten. De bestå däri, att i 2 § skulle i den tablå öfver aflöning, som där finnes, intagas »öfverdirektör» och i den tablå, som finnes under nuvarande 4 § skulle »distriktscheferna» strykas och midt för den tredje gruppen i den tablå, som upptages af bandirektörer, maskindirek-

törer och trafikdirektörer, skulle sättas in en anmärkning så lydande: »Trafikdirektör, som tjänstgör tillika som distriktschef, åtnjuter som särskildt tillägg ett arfvode af 500 kronor för år.»

Detta är det väsentligaste, som skulle behöfva ändras i själfva aföningsreglementet. Dessutom skulle byrådirektörernas antal ändras från 16 till 11. Sedan är det endast några mindre redaktionella förändringar i aföningsförslaget, som skulle behöfva göras.

Herr Östberg: Jag hör till de ledamöter af kammaren, som icke haft tillfälle att fullt sätta sig in i hvad som kan vara det riktigaste i fråga om järnvägsstyrelsens organisation. Därför fordras andra förutsättningar än vi i allmänhet kunna hafva.

Huru ställer sig då frågan för en person i min ställning? Man skulle gärna önskat, att då den stora organisationsfrågan kommit fram, de sakkunniga varit eniga om den rätta vägen. Så är emellertid här icke fallet. De myndigheter och de personer, som haft bästa tillfället att tränga in i organisationsfrågan, hafva ställt sig på en annan ståndpunkt än Kungl. Maj:t. Man är visserligen på alla håll enig om, att en decentralisation bör äga rum, och att distriktsförvaltningarna böra erhålla vida större själfständighet, än de hittills haft. Men däremot gäller striden nu, huruvida öfverdirektörerna inom järnvägsstyrelsen böra bibehållas eller icke. Det förhåller sig så, att den kommitté, som tillsatts för att bereda detta ärende, ställt sig på den ståndpunkten, att man icke bör frångå den nuvarande organisationen inom järnvägsstyrelsen, och på samma sätt har järnvägsstyrelsen uttalat sig för bibehållande af dessa högsta ämbetsmän inom järnvägsstyrelsen. Kungl. Maj:t har däremot intagit en annan ståndpunkt. Man kan icke annat än ställa sig ganska tveksam, huruvida regeringen, som härvidlag saknar egentligt stöd af personer utanför sin egen krets, bör tillmätas vitsord framför de sakkunnigas förut afgifna yttranden. Jag har för min del mycket svårt att göra det, och det sätt, hvarpå civilministern i dag försvarat sin ståndpunkt, har ingalunda enligt min mening stärkt regeringens position i frågan.

Det kan icke förnekas och har icke heller förnekats, att järnvägsstyrelsen under den tid den haft statens järnvägar om hand drifvit fram järnvägarna på ett sätt, som varit till järnvägarnas och landets gagn. Det säges då också, att denna utveckling i högst väsentlig mån berott därpå, att öfverdirektörerna inlagt en så stor energi härvidlag. Man borde enligt min mening kunna antaga, att denna kraftiga verksamhet från deras sida haft sin grund i ett lifligt intresse och en känsla af ansvar för att drifva fram sin sak. Men civilministern framställde icke saken på det sättet i sitt anförande, utan han tillskref deras verksamhet ett maktbegär, som hos dem gjort sig gällande, och yttrade, att dessa ämbetsmän sökt rycka till sig makten i alltför hög grad. Sedan nämnde han också, att utvecklingen gått i den riktningen, att byrådirektörerna, som vore

*Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

*Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

de egentligen sakkunniga, icke erhållit tillräckligt inflytande, utan att i stället besluten erhållit prägeln af öfverdirektörernas subjektiva uppfattning. Däruti skulle ju ligga den åsikten, att de sistnämnda icke ägt tillräcklig sakkunskap. Jag tror dock, att man med kännedom om de personer, som beklädt öfverdirektörsbefattningarna, ingalunda kan förneka, att hos dem funnits sakkunskap i lika hög och antagligen högre grad än hos de underordnade tjänstemännen. Jag kan därför icke se saken på samma sätt som herr statsrådet gjorde och tror, att det omdöme, som af honom uttalades, är orättvist. Enligt min uppfattning är det ganska betänkligt att söka bryta sönder en organisation, som verkat till gagn, utan att man är viss om att det man vill komma till i stället verkligen är bättre. Och det är enligt min mening ingalunda bevisadt.

Under sådana förhållanden tror jag, att det är vida lyckligare att icke nu söka drifva fram en helt ny organisation, utan att det är bättre, att Riksdagen i detta fall ser tiden an och inväntar den tidpunkt, då de verkligen sakkunniga kunnat ena sig om hvilken väg man bör gå.

Jag anser således, att kammaren icke bör antaga Kungl. Maj:ts förslag. Men jag kan icke heller tro det vara riktigt, att man avsluter sig till utskottets förslag. Utskottet har visserligen sökt gå en medelväg och vill bibehålla hos järnvägsstyrelsen den kraft, som från så många håll sagts vara nödvändig, för att styrelsen skall kunna fylla sin uppgift, men utskottet har gjort det på ett enligt min mening ingalunda tillfredsställande sätt. Utskottet vill bibehålla öfverdirektörssystemet men har försämrat det. Det synes mig vara uppenbart, att det ingalunda kan vara tillfredsställande att lämna åt några byrådirektörer att göra det arbete, som skulle tillkomma afdelningscheferna men gifva dem en så litet tillfredsställande ställning, som genom utskottets förslag är dem tillämnad. Jag tror det vara vida bättre att sluta sig till hvad reservanterna herrar Fränckel och friherre Palmstierna föreslagit. Sedan får man lämna åt framtiden att efter närmare utredning åstadkomma den förändrade organisation, hvarom man kan vinna enighet.

I fråga om den första punkten, angående inrättande af sous-chefsbefattningen, synes mig följa af den uppfattning, som jag här uttalat, att man likaledes bör se tiden an, och ber jag därför för min del att i afseende på denna punkt få instämma med reservanterna herrar Fränckel och friherre Palmstierna.

Friherre Gripenstedt: Då jag på förmiddagen uttalat mig i frågan, skall jag icke upprepa de skäl, som jag då anförde. Men jag har blifvit uppkallad af ett par talare, särskildt af herr Bildt, som framställde en del anmärkningar mot utskottets förslag. Han sade, att det finns så grava anmärkningar mot detsamma, så att han icke kunde taga det. Jag trodde, att han skulle kommit med ett

yrkande om afslag å alltsammans, men det gjorde han icke. Jag undrar, om det icke alltid kan finnas anmärkningar att göra mot förslag, som framkomma, de må för öfrigt vara rätt idealiska. Herr Bildt slutade emellertid med att yrka bifall till två reservationer, hvilka enligt mitt begrepp gå ut på att ytterligare försvaga det hela och göra organisationen ännu mera utsatt för grava anmärkningar. Han vill taga bort både souschefen och afdelningscheferna, och det förvånar mig, att han icke också vill taga bort byrådirektörerna. Han underströk ett uttryck, som grefve Hamilton fälde på förmiddagen, att i styrelsen borde finnas en stark chef. Jag förmodar, att han därvid tänkt på den gamla satsen, att den starkaste är den, som står mest ensam. Det kan måhända gälla i andra förhållanden, men icke passar det i järnvägsstyrelsen. Jag undrar för öfrigt, hvad den ärade talaren skulle säga, om man ur generalstaben ville taga bort afdelningscheferna. Jag undrar om det skulle stärka generalstabschefens ställning. Dessutom, om man försvagar järnvägsstyrelsen på detta sätt, hvad bli då distriktsförvaltningarna? Jag vill visst ha starka distriktsförvaltningar, men de få icke bli för starka, och det blifva de, om det icke finnes någon motvikt i styrelsen. De skulle då resultera i fem generaldirektioner i smått.

Den sista ärade talaren yttrade, att det måhända vore skäl att skjuta upp frågan, men det yrkande han gjorde inskränkte sig till afslag å souschefsbefattningen. Jag anser det icke vara rätt att skjuta upp frågan och låta detta ovisshetstillstånd fortvara. Efter min uppfattning är det förslag, som kommittén lagt fram, godt, men Kungl. Maj:t har försvagat kommitténs förslag genom att stryka bort afdelningscheferna ur styrelsen. Utskottet har sökt reparera denna sak genom att gå en medelväg. Den kan vara acceptabel, men jag anser det vara riktigast att bifalla grefve Taubes motion.

I fråga om § 1 anhåller jag om bifall till utskottets förslag.

Herr Tamm, Hugo: Jag tror, att döma af några den föregående talarens yttranden, att han icke förstått, att här icke bara är fråga om järnvägsstyrelsens inre organisation, utan hufvudsakligen om en omorganisation af *distriktsstyrelsernas* ställning. Det är ju icke meningen, att såsom nu styrelsen skall ingripa i själva distriktsförvaltningen, hvilket hittills öfverdirektören gjort i bästa mening och ej utan goda resultat i flere hänseenden. Det viktiga är i alla händelser här de starka distriktsförvaltningarna. I styrelsen skola icke stanna kvar alla de göromål, hvilka hittills tillhört den, utan den skulle enligt kommitténs förslag få helt andra funktioner, nämligen sammanhålningen af den ekonomiska förvaltningen, uppgörandet af alla planer och ordnandet af det hela. Den centrala verksamheten inom styrelsen reduceras och själva den praktiska verksamheten fördelas på linjeförvaltningarna.

*Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

Nu kan man visserligen önska, såsom de flesta af herrarna här framhållit, att i styrelsen må finnas kvar personer med den ställning och den aflöning, som öfverdirektörerna nu ha. Gärna för mig må de ha kvar både titeln och aflöningen, men de funktioner, som de haft förut, må de icke bibehålla. Det är då nödvändigt, såsom reservanterna framhållit, att då det i styrelsen finnes fem byråer med flere olika byrådirektörer, det på hvarje afdelning finnes någon, som kan fördela göromålen, vara förstyret för det hela och förekomma slitningar inom byråerna. Om dessa nu blifva ämbetsmän med fast ställning såsom öfverdirektörerna, eller det skall blifva såsom utskottet föreslagit, kan man ju resonera om. Bäst vore enligt min uppfattning, om man inrättade fasta platser, men då det rönte alldeles bestämdt motstånd under behandlingen af frågan inom utskottet, fanns ingen annan utväg för utskottet än denna för att inom styrelsen bibehålla en viss sammanhållande ledning af det hela. Jag tror, att då styrelsen genom decentraliseringen befriats från en del arbete, och detta fördelats ut på linjerna, den skall verka godt, äfven om den icke skulle blifva så stark som reservanterna föreslagit.

Ett förslag är att sätta ned lönen för generaldirektören, stryka distriktscheferna samt bibehålla öfverdirektörerna, men är icke konsekvensen af detta, att vi stå kvar vid det gamla? Det är konsekvensen, d. v. s. i hufvudsak stå kvar vid hvad nu är, som medfört stora olägenheter. Nu finnas icke mer än två vägar, antingen att bibehålla öfverdirektörerna, som hvar och en inom sitt gebit gå såsom parallella linjer genom förvaltningen, eller inrätta starka distriktsförvaltningar. Är man för det ena, måste man hafva öfverdirektörerna, är man för de starka distriktsstyrelserna måste man inskränka öfverdirektörernas makt och myndighet till chefer eller hvad man vill kalla dem för de olika grupperna inom styrelsen. Jag tror icke, att skillnaden i detta fall är så stor, som man vill göra den, utan att utskottets förslag mycket väl kan accepteras af de herrar, som önska mera fasthet så att säga, sedan kan man kalla dessa chefer för de särskilda afdelningarna inom styrelsen för hvad man vill.

Herr von Möller: Jag är nog icke den ende, som känner mig tveksam inför denna stora fråga. Å ena sidan har jag mina betänkligheter mot den föreslagna organisationen, å andra sidan känner jag vikten af att löneregleringen för de i ekonomiskt afseende sämst ställda löntagarna inom organisationen så snart som möjligt genomföres. Jag beklagar, att detta ärende framkommit så sent, ty jag tror verkligen, att vi litet hvar haft svårt att under dessa få dagar grundligt sätta oss in i den viktiga frågan. Jag har således mina betänkligheter mot att ändra, då jag icke vet, om ändringen leder till ett bättre eller sämre, men å andra sidan hyser jag ovisshet om, huruvida organisationen kan uppskjutas utan att därigenom de

mindre löntagarna skadas. Huru Riksdagen kommer att lösa denna fråga kan jag icke säga, jag hoppas i hvarje fall, att det måtte ske på ett för framtiden lyckobringande sätt. Jag tror, att jag i detta fall kan förena mig med grefve Hamilton, som på förmiddagen hade ordet, och säga, som herrarna väl veta, att jag åtminstone icke är den, som anser det vara bra som det är.

Grefve Hamilton sade, att herr Fränckel hade strött ett blomsterregn för järnvägsstyrelsen. För min del tror jag, att detta blomsterregn nog bestod blott af godtköpspappersblommor, och att blommorna icke voro så synnerligen väl förtjänta. Jag vill icke nu trötta kammaren med att upprepa några fakta för detta mitt påstående, ty jag tror, att Riksdagens protokoll innehålla alldeles tillräckligt grava bevis för, att det icke har varit eller är så alldeles väl beställt på detta område. Jag kan undra, huru det känns för de mindre löntagarna, när de se detta blomsterregn för den höga styrelsens fötter, just de, som på nära håll äro i tillfälle att se, huru hundratusentals, ja milliontals kronor ofta mer eller mindre planlöst bortkastas, de veta och se, huru man, på samma gång som man sväljer kameler med många och anskrämliga pucklar, silar myggen genom att envist hålla lönerna låga och otillräckliga för de lägre befattningsinnehafvarne.

Efter som jag har ordet och för att slippa trötta herrarna ännu en gång, ber jag att något få fästa mig vid de löner, som nu föreslås för de kvinnliga befattningsinnehafvarna. Man försöker att med dessa små lönebelopp pressa ut det största möjliga arbetsresultat af de värnlösa kvinnorna, som nu icke äro representerade inom Riksdagen, på samma gång som man blundar för, huru miljoner och hundratusentals kronor kastas ut, tack vare mer eller mindre förhastade eller rent af huvudlösa beslut. Jag vill emellertid få till protokollet antecknad, att då antingen här i dag eller en annan gång, vid gemensam votering, dessa lönesatser komma att bestämmas, jag kommer att rösta för de högre lönesatserna för de kvinnliga funktionärerna inom järnvägsstaten, hvilka efter mitt förmenande ha anspråk på att bli bättre tillgodosedda än hvad Kungl. Maj:t och utskottet gjort.

Herr Bildt: Då den ärade talaren på örebrobanken framhöll en punkt i mitt yttrande, mot hvilken han riktade en anmärkning, anhåller jag att med ett par ord få bemöta denna.

Jag nämnde i början af mitt anförande, att grava anmärkningar riktats mot det föreliggande förslaget, men ber att få erinra friherre Gripenstedt om, att det icke var jag, som riktat dem, utan att föregående talare gjorde dessa grava anmärkningar, och om deras kritik var stark skall jag gärna däri instämma med friherre Gripenstedt.

Däremot har jag icke, såsom den ärade talaren tyckes tro, påyrkat, att de 16 byråcheferna skulle bort, och jag tror icke heller,

*Löneoglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

att någon annan af kammarens ledamöter uppfattade min afsikt så, då jag yrkade bifall till herr Sjö's reservation, i hvilken det icke står något sådant, såvidt jag kan läsa innantill. Jag framhöll endast, att man nu skulle försöka taga det, hvarom man kunde ena sig, såsom en botten, hvarpå framdeles kunde byggas upp något bättre än det, som nu föreslagits.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att med anledning af de yrkanden, som därunder framstälts, propositioner komme att göras särskildt beträffande hvarje stycke af momentet.

Härefter gjordes propositioner i enlighet med de i afseende å momentets första stycke framställda yrkanden, först därpå att stycket skulle erhålla den lydelse, hvarom utskottet hemställt, samt vidare därpå, att ifrågavarande stycke skulle godkännas med den ändring, att orden »20,000 kronor» utbyttes mot orden »12,000 kronor»; och förklarades den förra propositionen, hvilken upprepades, vara med öfvervägande ja besvarad.

Sedermera framställde herr talmannen propositioner jämlikt de beträffande andra stycket föreliggande yrkanden, först på detsamma godkännande samt vidare därpå, att stycket skulle utelämnas; och förklarades den förra propositionen, hvilken förnyades, vara med öfvervägande ja besvarad.

Mom. 2.

Herr Fränckel: Jag skall, i öfverensstämmelse med hvad här yttrats förut, anhålla om bifall till reservationen i afseende å mom. 2.

Öfverläggningen ansågs härmed slutad, hvarefter herr talmannen yttrade, att beträffande förevarande moment allenast yrkats, af herr Fränckel, att kammaren skulle antaga det förslag, som innefattades i den af honom och friherre Palmstierna rörande mom. 2 af föreliggande paragraf anförda reservation.

Sedermera gjordes propositioner, först på godkännande af utskottets förslag samt vidare på bifall till herr Fränckels yrkande, och förklarades den förra propositionen, hvilken upprepades, vara med öfvervägande ja besvarad.

Mom. 3—5 samt sista stycket.

Godkändes.

§ 2.

Mom. 1.

Föreliggande moment hade denna lydelse:

1:o) Till annan *befattningshafvare i styrelsen* än de i § 1 mom. 1--4 här ofvan nämnda utgår aflöning dels såsom arfvode och dels, där bostad in natura icke åtnjutes, i form af ersättning för bostad och bränsle, allt enligt följande stat med däri i förekommande fall angifna högsta och lägsta belopp för år räknadt. Där ersättning för bostad och bränsle icke är i staten med visst oföränderligt belopp angifven, utgår samma ersättning med 40 procent af arfvodet med den i staten bestämda begränsning. Nämnda ersättning anses tillhöra lönen.

*Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

	Arfvode		Ersättning för bostad och bränsle		Summa aflöning	
	lägst Kr.	högst Kr.	lägst Kr.	högst Kr.	lägst Kr.	högst Kr.
<i>Befattningshafvare af högre grad.</i>						
Byrådirektör	4,800	5,700	1,800		6,600	7,500
Arkitekt						
Matematiker						
Kamrerare och föreståndare för kammarkontoret						
Förste aktuarie och föreståndare för statistiska kontoret	4,200	5,100	1,500		5,700	6,600
Milkontrollör och föreståndare för milkontoret						
Ombudsman.....						
Revisor och före- ståndare för revi- sionskontoret ...						
Förste kontrollör Byråingenjör af 1:a klass	3,800	4,200	1,320	1,500	4,620	5,700
Kassör						
Registrator						
Notarie.....						
Byråingenjör af 2:a klass						
Förrådsförvaltare Kontrollör						

Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

	Arfvode		Ersättning för bostad och bränsle		Summa aflöning	
	lägst Kr.	högst Kr.	lägst Kr.	högst Kr.	lägst Kr.	högst Kr.
Förste bokhållare Underingenjör.....	2,400	3,600	960	1,100	3,360	4,700
Manlig bokhållare Ritare	2,100	3,300	840	1,100	2,940	4,400
Manlig kontors- skrivare	1,500	2,700	600	850	2,100	3,550
Kvinnlig bokhållare	1,500	2,100	600	650	2,100	2,750
Kvinnlig kontors- skrivare	1,080	1,500	400		1,480	1,900
<i>Befattningshafvare af lägre grad.</i>						
Vaktmästare	840	1,200	—	—	840	1,200
Manligt kontors- biträde	840	1,200	336	480	1,176	1,680

Vaktmästare erhåller bostad in natura. Förste vaktmästaren erhåller ett tilläggsarfvode af 200 kronor om året.

Kontorsbiträde, som tjänstgör som förman i biljettryckeriet, kan erhålla ett tilläggsarfvode af högst 180 kronor om året.

Anm. Tilläggsarfvode anses som extra inkomst och må förty icke ens till någon del uppbäras af befattningshafvare, då han ej tjänstgör.

Herr Hägglund: Då jag är motionär i hvad det rör delvis denna punkt, har jag vågat anhålla om ordet för att yttra några ord i den aflöningsfråga, som beröres af min ifrågavarande motion.

Såsom af föreliggande utskottsbetänkande framgår, har jag i motionen vågat hemställa, att arfvodet för kvinnlig bokhållare måtte höjas från af Kungl. Maj:t föreslagna lägst 1,500 kronor — högst 2,100 kronor till lägst 1,800 kronor — högst 2,400 kronor förutom föreslagen ersättning för bostad och bränsle och beträffande kvinnliga kontorsskrivare, att deras arfvode må höjas från föreslagna lägst 1,080 kronor — högst 1,500 kronor till lägst 1,200 kronor — högst 1,800 kronor, jämte ersättning för bostad och bränsle.

Vid denna min framställning har statsutskottet emellertid icke fäst något afseende, utan hemställt, att Riksdagen måtte bifalla hvad Kungl. Maj:t föreslagit i dessa afseenden. Häremot har dock herr Ivar Wijk m. fl. i afgifven reservation hemställt, att kvinnliga kontorsskrifvare skola erhålla i arvode lägst 1,080 kronor — högst 1,800 kronor förutom ersättning för bostad och bränsle.

*Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

I motiveringen för motionen har jag tillåtit mig påpeka, att den föreslagna löneregleringen för nyssnämnda kvinnliga befattningshafvare förminskar den inkomst, som dessa på sitt arbete i statens tjänst hittills innehafvade. Visserligen är det föreslagna arvudet något högre än det, som nu utgår, men den ersättning för öfvertidsarbete, som till de anställda kvinnliga tjänstemännen hittills utgått, har varit så pass hög, att med detta och ordinarie arvudet har aflöningen ställt sig något högre än den nu föreslagna och detta — märk väl — utan att arbetstiden blir kortare än den hittills med öfvertidsarbete för dessa kvinnliga tjänstemän varit.

Man vill sålunda med den föreliggande löneregleringen — då det gäller dessa kvinnliga tjänstinnehafvare — uttaga lika mycket arbete, som man hittills högst uttagit af dem, men det oaktadt till dem betala 28 kronor och några ören mindre än hvad man nu till dem betalar.

En sådan lönereglering är, synes mig, mindre vanlig och torde näppeligen i allmänhet vara tillräddig att för framtiden följa.

Man kan visserligen säga, såsom en ärad representant i Andra Kammaren beträffande denna fråga också framhållit, att det ligger i järnvägsstyrelsens makt att när som helst beröfva dessa kvinnliga tjänstinnehafvare detta öfvertidsarbete, och då förlora de 250 kronor årligen på sin hittills hafda inkomst. Men om så göres, måste ju flera platser besättas, och därpå kan ju staten icke vinna något utan tvärtom.

Flera platser kräfva större ämbetslokaler och lämna flera pensionstagare m. fl. omkostnader. Ehuru jag ingalunda har något att anmärka emot den lönestat, som föreslagits för kvinnliga kontorsskrifvare i telegrafstyrelsen — en liten grupp om 15 personer — och hvars aflöningar ha, såsom det heter, blifvit bestämda »på försök», vill jag dock säga, att dessa sistnämnda aflöningar ingalunda böra få vara normerande för de kvinnliga tjänstemännen i järnvägen, ty af de förra fordras icke några kompetensvillkor, under det af de senare — de som äro anställda vid järnvägen — kräfvades, att de aflagt studentexamen eller afgangsbetyg från 8-klassigt läroverk — eller ock studentbetyg i vissa ämnen — d. v. s. samma kompetensfordringar som ställas på telegrafister, hvilka dock med en timmes kortare arbetstid än kontorsskrifvare tillförbindes skola nu få åtnjuta en lön af 2,070 kronor.

Tillika vill jag erinra om att skillnaden i lön emellan manlig och kvinnlig kontorsskrifvare synes mig alltför stor. Denna skillnad var för 20 år sedan 600 kronor. Nu föreslås en skillnad af icke

Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

mindre än 1,650 kronor. I ena fallet betalar staten för samma arbete, om det är en man som utför detta, 3,550 kronor årligen, men i det andra, om det är en kvinna som verkställer arbetet, allenast högst 1,900 kronor.

Detta synes mig icke vara billigt, ännu mindre rättvist.

Regeln bör vara, att man utbetalar lika lön för lika arbete.

Många hysa, har jag hört, den uppfattningen, att man icke skall betala mera än som ytterst är nödigt, ty man får så många man vill ha för hvad man nu bjuder dem och för vida mindre. Sådan grund för aflöningen förefaller mig dock för staten vara mindre värdig och lämplig att bygga på, ty staten bör föregå enskilda arbetsgifvare och förty betala den flitiga tjänaren eller tjänarinnan hvad deras arbete är värdt, och i hvarje fall fullt tillräckligt för att täcka tjänstemannens alla nödiga lefnadskostnader.

En svag aflöning till de kvinnliga tjänstinnehafvarna skulle dessutom monopolisera döttrar till den mera burgna medelklassen i Stockholm, hvilka, då de kunna vara boende hos sina föräldrar, äro i tillfälle att lättare än andra draga sig fram på en svag aflöning.

Jag har jämväl hört erinras, att för att få lönerna att räcka till för kvinnorna, så kunna de ju bo tillsammans två och två eller flera och bilda gemensamma hushåll.

Ett sådant inneboende synes mig emellertid icke vara att rekommendera.

När man dagligen arbetar tillsammans i 7 timmar, är det nog sannolikt, att det för dessa kvinnliga tjänstemän förefaller mindre vederkvickande, uppmuntrande och glädjande att därjämte i sällskap dagligen tillbringa de öfriga 17 timmarne.

Men för öfrigt om detta sammanboende passar för kvinnliga befattningshafvare, bör ju detta kunna ske jämväl beträffande manliga tjänstemän, som äro ogifta — och i så fall böra ju herrar och damer kunna reda sig med lika lön.

Jag har från rätt mångt håll mött det påståendet, att dessa underordnade tjänsteinnehafvare och de därmed jämställda böra vara mer än nöjda och glada med hvad dem nu erbjudes, och att det är något väl mycket anspråksfullt af dem att klaga och fordra än mera.

Det kunde måhända ligga något berättigande i denna erinran, om påståendet kommit ifrån sådant håll, där man i regel får lika mycket eller mindre för sitt arbete. Men denna anmärkning får man höra från dem som i statslön för egen del *många gånger* om erhålla det belopp, som de, då det gäller andra, anser böra vara mer än tillräckligt.

Jag vet mer än väl, att man är sig själf närmast, men man bör dock tänka på nödvändigheten af att unna andra så pass mycket, som svarar emot en liten bråkdel af hvad man själf får, anser sig själf behöfva och känner sig fullt berättigad till. Det skulle för mig vara frestande att här göra en liten jämförelse emellan för-

måner och aflöningar för tjänstemän »med högre grad» och »med lägre grad», men jag skall afstå därifrån och allenast vördsamt erinra om att »arbetaren är sin lön värd», jämväl den underordnade.

Jag skulle gifvetvis helst hafva önskat, att min motion skulle vinna Riksdagens bifall, men då jag saknar all utsikt härför, yrkar jag bifall till och ärnar skänka min röst åt den reservation, som afgifvits till förmån delvis för min motion af herr Ivar Wijk m. fl.

*Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

Friherre Beck-Friis, Johan: Angående de här af den föregående detalaren omnämnda lönerna, nämligen för kvinnliga bokhållare och kvinnliga kontorsskrifvare, ber jag få nämna, att de kvinnliga bokhållarne så sent som af förra årets Riksdag fingo sin aflöning bestämd till sammanlagdt 1,980 minimum och 2,640 kronor maximum, hvilken således är relativt ny. Förut funnos inga bestämda platser för kvinnliga bokhållare. Den för dessa platser enligt Kungl. Maj:ts förslag bestämda lönen med ersättning för bostad och bränsle är minimum 2,100 kronor och maximum 2,750 kronor. De hafva nu blifvit så föreslagna för att fullständigt komma in i skalan med öfriga aflöningar, som för manliga tjänsteinnehafvare i motsvarande grad uppgå med ersättning för bostad och bränsle till minimum 2,100 och maximum 3,550 kronor. I fråga om dessa löner är för öfrigt icke något särskildt yrkande af herr Hägglund framkommet.

Däremot har angående de enligt kommitténs förslag förordade lönerna för kvinnliga kontorsskrifvare varit desto mera ordadt, kanske mer än de förtjäna. Orsaken hvarför man så mycket talat om dem skulle vara orättvisan däruti, att enligt kommitténs förslag en del — och jag ber att få lägga tonvikt på *en del* — af de kvinnliga kontorsskrifvarne hittills åtnjutit ett mycket egendomligt ordinarie extra arfvode; för ordinarie övertidsarbete hafva de fått extra betalning, och härigenom hafva deras inkomster per år kommit att gå upp till något högre belopp, än hvad lönekommittén nu föreslagit, ungefär 20 à 30 kronor högre. Att lönekommittén dock icke ansett sig böra fästa afseende härvid, beror på, att kommittén anser det vara en så mycket större fördel för dessa kontorsskrifvare att få hela sin aflöning på ordinarie stat, att den lilla minskningen, *några* af dem skulle få, icke borde spela så stor roll. Vi hafva nämligen jämfört dessa löner med de kvinnliga telegrafisternas. De kvinnliga kontorsskrifvarnes föregående löner hafva varit 990 kronor minimum och 1,650 kronor maximum, sammanlagda inkomsten. Kommittén har föreslagit dem, såsom sagdt, till 1,480 kronor minimum och 1,900 kronor maximum, och man bör väl med skäl kunna finna en aflöning på 1,900 kronor för en ensam kvinna vara tillräcklig. I den af herr Hammarlund väckta motionen anføres emellertid, att dessa löner böra vara så beräknade, att en kvinnlig kontorsskrifvare i sitt hem skulle kunna underhålla en gammal mor eller oförsörjda syskon. Det är mycket vackert tänkt, men bra svårt att lägga sådana argument till grund för en lönereglering; ty

Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Förts.)

för att vara konsekvent borde man då för en manlig kontorsskrifvare, som är gift, beräkna lönen så den räcker till att underhålla ej endast hans familj, utan äfven hans gamla mor och gamla svärmor.

Jag skulle kunna draga upp åtskilliga paralleller mellan lönerna i motsvarande grader inom telegrafstyrelsen och här, men anser mig icke böra göra det, ty faktum är, att de kvinnliga kontorsskrifvarne, d. v. s. endast en del af dem, genom lönekommitténs förslag få inkomstförminskning, och är det så, att kammaren finner det orätt, har man ju ett sätt att afhjälpa det genom att följa den af herr Wijk m. fl. afgifna reservationen, som innebär endast den förändring i dessa löneförmåner, att de skulle tilläggas ännu ett ålders-tillägg, hvarigenom högsta lönen med ersättning för bostad och bränsle skulle gå upp till 2,200 kronor, och således denna oegentlighet afhjälpas. Såsom sagdt, har jag inom lönekommittén biträdt det förslag, kommittén afgifvit och Kungl. Maj:t framlagt för Riksdagen, och för min del anhåller jag, herr grefve och talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Wijk, Ivar: Då aflöningen för kvinnliga kontorsskrifvare enligt kommitténs förslag skulle uppgå till högst 1,900 kronor, men detta belopp enligt tillförlitlig uppgift, visserligen häri öfverarbete inberäknadt, understiger hvad de hittills kunnat förtjäna samt arbetstiden ökas till sju timmar dagligen, finner jag förhöjning berättigad och yrkar bifall till min m. fl. reservation.

Grefve Wachtmeister, Axel: Jag vill inskränka mig till att instämma med den föregående talaren. Jag ber endast att dessutom få framhålla för dem af denna kammares ärade ledamöter, som af princip hålla på, att kvinnliga befattningsinnehafvare skola hafva lägre arfvode än manliga sådana, att äfven om reservationen tages, blir skillnaden mellan kvinnliga och manliga kontorsskrifvares arfvode högst betydlig, i lägsta lönegraden 620 kronor och i högsta graden 1,650 kronor. Detta är ju en skillnad, som kan tillfredsställa äfven ganska långt gående anspråk. Jag yrkar bifall till herr Wijks m. fl. reservation.

Friherre Palmstierna: Då herr Fränkel och jag i denna punkt reserverat oss, anhåller jag, herr grefve och talman, om bifall till vår reservation, som återfinnes på sid. 85, nämligen att för afdelningschef löneförmånerna skulle bestämmas sålunda: arfvode 8,000 kronor, ersättning för bostad och bränsle 2,000 kronor, summa aflöning 10,000 kronor.

Jag vill icke upprepa de skäl, som förut anförts till förmån för byrådirektörerna. Jag vill endast nämna det, att den omständigheten, att denna kammare nyss antog förslaget om souschefen, icke på något sätt förminskar behovet af byrådirektörerna, hvilkas för-

tjänstfulla arbete väl behöfves för att fortfarande föra vår järnvägsförvaltning framåt.

Grefve Wachtmeister, Fredrik: Jag anhåller att få yrka bifall till herr Wijks reservation, och då jag gör det, är det därför, att det synes mig som om både de kommitterade och äfven Kungl. Maj:t, som accepterat de kommitterades förslag, hafva varit hårda mot de kvinnliga tjänstinnehafvarna.

Det har nyss af friherre Beck-Friis framhållits, att det skulle vara en så stor fördel, att dessa kvinnliga kontorsskrifvare i och med det förslag, som af Kungl. Maj:t blifvit framlagdt, skulle få alla sina inkomster såsom fast lön. Jag ber att mot detta yttrande få framhäfva, att dessa kvinnliga kontorsskrifvare kunna enligt Kungl. Maj:ts förslag icke komma upp högre än till en inkomst af 1,900 kronor, då de under förutvarande förhållanden, om man räknar dyrtidstillägget, och det obligatoriska öfvertidsarbete, som ålegat dessa samma människor, hafva kunnat komma upp till en lön af 1,928 kronor. Jag kan icke finna annat än att det icke är riktigt, att vid en löneroglering, då man gifver så pass mycket större löner åt de manliga tjänstinnehafvarne, man behandlar de kvinnliga på så sätt, att man ställer dem i den ställningen, att de få mindre än hvad de haft förut. Det är därför, som jag tillsammans med herr Wijk reserverat mig mot Kungl. Maj:ts förslag härvidlag och föreslagit eu förbättring i dessa personers lönevillkor. Jag tror verkligen, att det är med rättvisa förenligt, att kammaren bifaller reservationen, hvarföre jag ber att få yrka bifall till herr Wijks reservation.

Herr Fränckel: Jag har vid behandlingen af dessa saker redan förra gången ställt mig på den ståndpunkten att vara försiktig med afseende på förbättring af de kvinnliga kontorsskrifvarnes löner, och i öfverensstämmelse därmed har jag också vid flera tillfällen motsatt mig höjning i det fallet. Men i den föreliggande frågan måste jag liksom den siste ärade talaren påpeka, att då det gäller en löneroglering, som afser en förhöjning öfver hela linjen, kan jag icke för min del tillstyrka att låta denna grupp af personalen dels stå utom och dels i vissa fall få nedsättning.

Af dessa skäl ber jag att få instämma i reservationen.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att med anledning af de yrkanden, som därunder framstälts, propositioner komme att göras särskildt beträffande hvar och en af frågorna om aflöning åt afdelningschef i järnvägsstyrelsen och åt kvinnlig kontorsskrifvare.

I förra afseendet, yttrade herr talmannen, vore yrkadt dels, af herr Fränckel, att kammaren skulle antaga det förslag, som inne-

*Löneroglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

Lönereglering för personalen vid statens järnvägar m. m. fattades i den af honom och friherre Palmstierna vid momentet anförda reservation, dels ock att nämnda förslag skulle afslås.

(Forts.)

Härefter gjorde herr talmannen propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på afslag vara med öfvervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller herr Fränckels förslag i fråga om aflöning åt afdelningschef i järnvägsstyrelsen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås nämnda förslag.

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

Ja — 54;

Nej — 60.

Sedermera yttrade herr talmannen, att i afseende på frågan om aflöning åt kvinnlig kontorsskrifvare yrkats, dels att utskottets förslag skulle godkännas, dels ock att kammaren skulle antaga det förslag, som innefattades i den häremot af herr Wijk, Ivar, m. fl. afgifna reservation.

Vid gjorda propositioner jämlikt dessa yrkanden förklarade herr talmannen sig finna propositionen på antagande af herr Wijks förslag vara med öfvervägande ja besvarad.

Herr *Clason* begärde votering, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som godkänner hvad i det i statsutskottets utlåtande n:o 164 punkten A I intagna förslag till aflöningsreglemente § 2 mom. 1 hemställts i fråga om kvinnlig kontorsskrifvare, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den häremot af herr Wijk, Ivar, m. fl. afgifna reservation.

*Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

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

Ja — 33;

Nej — 78.

Öfriga delar af föreliggande moment.

Godkändes.

Mom. 2 och 3.

Godkändes.

Mom. 4.

Förevarande moment hade följande lydelse:

Befattningshafvare vid distrikten och centralverkstaden åtnjuta arfvode enligt följande stat med däri angifna lägsta och högsta belopp för år räknadt.

	Arfvode	
	lägst Kr.	högst Kr.
<i>Befattningshafvare af högre grad.</i>		
Distriktschef	8,000	
Bandirektör	6,000	6,900
Maskindirektör		
Trafikdirektör	4,800	5,700
Baningenjör af 1:a klass		
Maskiningenjör af 1:a klass		
Trafikinspektör af 1:a klass	4,500	5,400
Öfverinspektör	4,200	5,100
Distriktssekreterare		
Baningenjör af 2:a klass		
Telegrafigenjör		
Maskiningenjör af 2:a klass		
Trafikinspektör af 2:a klass		

Löneroglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

	Arfvode	
	lägst Kr.	högst Kr.
Distriktskamrerare	3,900	4,800
Förrådsförvaltare		
Stationsinspektör å 1:a klassens station	3,600	4,500
Stationsinspektör å 2:a klassens station		
Distriktskassör	3,300	4,200
Maskininspektör		
Byråassistent	3,000	3,900
Expeditionsföreståndare		
Telegrafinspektör	3,000	3,900
Stationsinspektör å 3:e klassens station		
Underinspektör	2,400	3,600
Underingenjör		
Förste bokhållare	2,400	3,600
Förste telegrafist		
Stationsinspektör å 4:e klassens station A	2,400	3,300
Bokhållare	2,100	3,300
Förste stationsskrifvare		
Telegrafist	1,800	3,000
Stationsinspektör å 4:e klassens station B	2,100	2,700
Ritare	1,500	2,700
Manlig kontorsskrifvare		
Stationsskrifvare	1,080	1,500
Kvinnlig kontorsskrifvare		
<i>Befattningshafvare af lägre grad.</i>		
Lokomotivmästare	1,800	3,000
Vagnmästare	1,500	2,700
Öfverbanmästare	1,200	2,100
Lokomotivförare		
Maskinist		

Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

	Arfvode		
	lägst Kr.	högst Kr.	
Banmästare af 1:a klass	1,200	1,800	
Trädgårdsmästare			
Förrådsmästare			
Stationsmästare å 5:e klassens station			
Bangårdsmästare			
Tågmästare	1,020	1,500	{ Nattbanmästare erhåller ett högeta arfvode af 1,260 kronor.
Banmästare af 2:a klass			
Vagnförman			
Stallförman			
Stationsmästare å 6:e klassens station	900	1,500	{ Portvakt vid verkstad er- håller ett högsta arfvode af 1,260 kronor.
Konduktör			
Manligt kontorsbiträde			
Stationsförman	900	1,380	
Portvakt å 1:a klassens station eller vid verkstad			
Lokomotiveldare			
Vagnskötare			
Förrådsförman			
Maskin- och pannskötare	780	1,080	{ Banvakt, hvilken tjänstgör såsom vakt vid rörlig bro, kan under seglationstiden erhålla ett tilläggsarfvode efter högst 120 kronor för år.
Stationsmästare å 7:e klassens station			
Kvinnligt kontorsbiträde			
Vaktmästare			
Banvakt			
Vagn- och stallkarlar			
Förrådsvakt			
Stationskarl			

Anm. 1. Stationsinspektör, som tillika är tågdirigent, kan erhålla ett tilläggsarfvode efter högst 300 kronor om året.

Anm. 2. Tilläggsarfvode anses såsom extra inkomst och må förty icke ens till någon del uppbäras af befattningshafvare, då han icke tjänsten förrättar.

Herr Tamm, Hugo: Tiderna förändras och vi förändras med dem.

När år 1897 det var fråga om den lönereglering, som ännu gäller, hade jag all möda ospard att söka hålla uppe Kungl. Maj:ts proposition mot mina kamrater inom utskottet af Andra Kammaren i fråga om föreslagna lönebelopp. Nu har jag sökt att också ställa

Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

mig på Kungl. Maj:ts proposition, hvilken åter hela vägen stöder sig på kommitténs beräkningar. Emellertid har det gått med posten, såsom herrarne veta, att där togs öfver Kongl. Maj:ts förslag på enskild motionärs yrkande med 250,000 kronor. Nu gäller det visserligen en något större summa, 600,000 kronor, som kommer att ytterligare försvaga budgeten, men då jag yttrade vid det tillfället, att jag ansåg det vara af hufvudsaklig vikt, att ungefär likartade platser inom dessa verk aflönades lika, så att de icke skulle känna i det ena verket eller det andra någon orättvisa i det fallet, och då jag afven yttrade då, hvilket jag vidhåller i alla delar, att befattningssinnehafvare i de lägre graderna, hvilka här vid järnvägen enligt min uppfattning hafva ett mycket mera ansträngande och mycket svårare arbete än hvad förhållandet är i postverket, så anser jag mig på grund af konsekvens med Riksdagens beslut i fråga om postens reglering böra yrka bifall till herr Hammarlunds reservation, som föreslår, att för kvinnligt kontorsbiträde, vaktmästare, banvakt, vagn- och stallkarlar, förrådsvakt och stationskarl, arfvodet måtte bestämmas till lägst 840 och högst 1,080 kronor.

Herr Lundsten: Jag skall be att få yrka bifall till herr Daniel Perssons m. fl. reservation, hvaruti hemställes, att arfvodet för kvinnligt kontorsbiträde, vaktmästare, banvakt, vagn- och stallkarlar, förrådsvakt och stationskarl måtte bestämmas till lägst 840 kronor och högst 1,140 kronor. Jag gör denna hemställan på grund däraf, att, såsom också herr ordföranden i utskottet nyss nämnde, Riksdagen för icke länge sedan beslutat en ny lönestat för post- och telegrafverken, och då skulle, om kammaren här beslöte i enlighet med regeringens förslag, dessa betjante komma att stå i en mycket sämre ställning än den med dem jämställda personalen vid posten och telegrafen. De betjante, hvarom här är fråga, hafva ett mycket maktpåliggande arbete, som fordrar vakenhet och påpasslighet, och hvad beträffar stationskarlarna, äro dessa, särskildt vid vagnväxling, ständigt utsatta för faran att mista både lif och lem. Det är ofta man ser och hör i tidningarna, att den eller den stationskarlen blifvit fördärfvad vid vagnväxling o. s. v.

Skillnaden mellan utskottets förslag och reservanternas förslag är, att utskottet föreslår arfvodet till lägst 780 kronor och högst 1,080 kronor, då reservanternas förslå arfvodet till lägst 840 kronor och högst till 1,140 kronor. Då nu antagligen Daniel Persson m. fl. reservation blir antagen i Andra Kammaren, ber jag att få hemställa till Första Kammaren, att Första Kammaren ville antaga förutnämnda reservationen.

Grefve Taube: Det är med anledning af byråassistenternas aflöning, i hvilken punkt jag icke är ense med statsutskottet, som jag aflämnat min reservation, och den går ut på bifall till Kungl. Maj:ts förslag. Byråassistentens tjänstgöring är en bland de mest

kräfvande och ansträngande, som vi under nuvarande förhållanden hafva vid järnvägarna. Natt och dag skall han sitta kedjad vid sin plats för att vara till hands vid minsta rubbning af tågens gång och för de anordningar, som måste göras. Hans tjänstgöring räcker ju, kan man säga, natt och dag. Han måste således så godt som ständigt och jämnt vara på sin plats. Hans tillfälle till ledighet är så inskränkt, att han knappt kan taga sig frisk luft. Det är alltså en mycket ansträngande befattning.

Det är sant, att utskottet i enlighet med löneregleringskommitténs förslag har höjt dessa assistenters aflöning med 900 kronor, då Kungl. Maj:t har höjt den från, hvad den nu är, till 3,300 kronor eller i likhet med maskininspektör; de hafva således kommit in i den gruppen. Det finnes ingen rimlig anledning, hvarför de icke skulle hafva samma lön som maskininspektör. Till dylika platser har man nu varit tvungen att taga unga kontorsskrifvare, hvilka naturligtvis hafva varit duktiga och pålitliga pojkar och som varit snabba i tankegången, men det fordras någonting mera, och det hafva vi icke fått. Det fordras att hafva sådan personal, som förut tjänstgjort ute på linjen och som känner till förhållandena där och kan behandla folket, ty, mina herrar, dessa måste vikariera för trafikinspektörerna, då dessa senare äro tjänstlediga eller borta någon längre tid, och det kan icke vara lämpligt att sätta personer utan full erfarenhet af järnvägslifvet och dess förhållanden på dylika platser. Man skulle kunna taga stationsinspektörer, men det låter sig icke göra med detta förslag. Jag kan mycket väl förstå, hvarför kommitterade härvidlag kommit till detta förslag, då de ansågo, att denna aflöning kanske var tillräcklig, men om den har varit orättvis förut, skall väl vid en reglering detta rättas, och det har varit en orättvisa och en mycket stor orättvisa. När nu därtill kommer, hvilket jag antager, att ingen opponerar sig emot, att det just från början afsetts, att byråassistenterna skulle så småningom inöfvas för att blifva trafikinspektörer och därefter trafikdirektörer, är det högst viktigt, att man gör rekryteringen till allmänhetens gagn och nytta och till järnvägarnas bästa. Jag anser dessa platser vara så viktiga, att jag icke tvekar att hos kammaren anhålla, att den måtte behjärta den härvid afgifna reservationen, i hvilken jag yrkat bifall till Kungl. Maj:ts förslag med afseende på aflöningen till byråassistenterna.

*Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

Grefve Wachtmeister, Fredrik: Kammaren har nyss med 78 röster mot 33 bifallit den reservation, som afgifvits af herr Ivar Wijk och mig samt flera andra af statsutskottets ledamöter, hvari vi yrkat bifall till det förslaget, att de kvinnliga kontorsskrifvarnes slutlön skulle höjas från 1,500 till 1,800 kronor. Jag kan då icke se annat än att konsekvensen fordrar, att vi nu äfven böra lämna dessa befattningshafvare vid distrikten och centralverkstaden samma lön, som förut beslutats för dem vid det centrala ämbetsverket. Jag

Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

anhåller därför, herr talman, att få yrka bifall till herr Ivar Wijks m. fl. reservation i detta hänseende.

Herr Heüman: Jag begärde närmast ordet för att yrka bifall till greve Taubes m. fl. reservation rörande dessa få byråassistent-befattningar, som dock äro så viktiga och för hvilka Kungl. Maj:t föreslagit ett arfvode af lägst 3,300 kronor och högst 4,200 kronor, men jag ber också att på samma gång få yrka bifall till den af herrar Ivar Wijk och greve Wachtmeister gjorda reservationen rörande kvinnliga kontorsskrifvares aflöning. Med afseende å be-tjante hade jag helst velat yrka bifall till herr Daniel Perssons m. fl. reservation, som stannar vid en slutlön af 1,140 kronor, således något högre än herr Hammarlunds reservation, som stannar vid 1,080 kronor; men då nu statsutskottets ärade ordförande å utskottets vägnar förenat sig med den sistnämnda, så är det väl ingen utsikt till, att man i denna kammare skall komma längre än till herr Hammarlunds reservation, och därför gör jag i den punkten intet yrkande utöfver hvad statsutskottets ordförande yrkat.

Öfverläggningen ansågs härmed slutad, hvarefter herr talmannen yttrade, att, med anledning af därunder förekomna yrkanden, propositioner komme att göras särskildt beträffande de ifrågasatta arfvodena åt byråassistent, åt kvinnlig kontorsskrifvare samt åt kvinnligt kontorsbiträde, vaktmästare, banvakt, vagn- och stallkarlar, förrådsvakt och stationskarl.

Hvad först anginge frågan om arfvode åt byråassistent, yttrade herr talmannen vidare, hade annat yrkande därom ej förekommit, än att kammaren skulle antaga det förslag, som innefattades i den reservation, som vid detta moment anförts af greve C. O. Taube m. fl.

Härefter gjordes propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på godkännande af greve Taubes förslag, och förklarades den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

Vidare yttrade herr talmannen, att i afseende å arfvode för kvinnlig kontorsskrifvare yrkats, dels att utskottets hemställan skulle bifallas, dels ock att kammaren skulle antaga det förslag, som innefattades i den af herr Ivar Wijk m. fl. vid föreliggande moment anförda reservation. Härefter gjordes propositioner enligt dessa yrkanden, och förklarades propositionen på antagande af herr Wijks förslag vara med öfvervägande ja besvarad.

Slutligen yttrade herr talmannen, att beträffande arfvode åt kvinnligt kontorsbiträde, vaktmästare, banvakt, vagn- och stallkarlar, förrådsvakt och stationskarl förekommit följande yrkanden: 1:o) att kammaren skulle antaga det förslag, som innefattades i den af herr D. Persson m. fl. vid momentet afgifna reservation, samt 2:o) att det förslag skulle antagas, som innefattades i den af herr E. Hammarlund vid förevarande moment anförda reservation.

Sedermåra gjordes propositionen, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på bifall till hvart och ett af nämnda två yrkanden, och förklarades propositionen på godkännande af det under 2:o) här ofvan upptagna yrkandet vara med öfvervägande ja besvarad.

*Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

Öfriga delar af föreliggande moment.

Godkändes.

§ 3.

Godkändes.

§ 4.

Mom. 1.

Detta moment lydde på följande sätt:

Befattningshafvare, för hvilken arfvode i § 2 finnes bestämdt till ett lägsta och ett högsta belopp, erhåller arfvodesförhöjning efter att hafva innehåft ett och samma arfvode i tre år; och äger sådan förhöjning rum intill dess det för befattningen stadgade högsta arfvode uppnåtts.

Det belopp, hvarmed innehåfvande arfvode sålunda förhöjes, utgör för hvarje gång förhöjningen sker:

300 kronor för befattning med lägsta arfvode af 1,200 kronor eller däröfver;

120 kronor för befattning med lägsta arfvode under det nyssnämnda och intill 780 kronor, samt

60 kronor för befattning med lägsta arfvode af 780 kronor, med iakttagande dock:

att kvinnlig kontorsskrifvare, för hvilken befattning lägsta arfvodet utgör 1,080 kronor, erhåller, efter att hafva innehåft arfvode af 1,200 kronor i tre år, omedelbart det för befattningen stadgade högsta arfvode, 1,500 kronor;

att kvinnligt kontorsbiträde, vaktmästare vid distrikten, banvakt, vagn- och stallkarlar, förrådsvakt och stationskarl erhålla, efter att hafva innehåft arfvode af 960 kronor i tre år, omedelbart det för dessa befattningar stadgade högsta arfvode, 1,080 kronor; samt

att konduktör, manligt kontorsbiträde, stationsförmän och portvakt vid första klassens station erhålla, efter att hafva innehåft arfvode af 1,260 kronor i tre år, omedelbart det för dessa befattningar stadgade högsta arfvode 1,500 kronor.

*Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.*

(Forts.)

Herr Hägglund: Med åberopande af hvad jag hade äran anföra vid föredragningen af § 2 mom. 1 vågar jag tillåta mig yrka bifall till herr Wijks m. fl. vid denna paragraf fogade reservation.

Herr Tamm, Hugo: Jag tillåter mig hemställa, att kammaren, på grund af det nyss fattade beslutet under § 2. mom. 4 om bifall till herr Hammarlunds reservation, nu äfven ville bifalla det yrkande, som därmed sammanhänger, nämligen att, då högsta arfvodet för kvinnliga kontorsbiträden kommer att utgå efter 12 år med 1,080 kronor, någon särskild bestämmelse i fråga om deras arfvodes förhöjning icke är erforderlig.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att, som olika yrkanden framstälts angående arfvode för kvinnlig kontorskrifvare och för kvinnligt kontorsbiträde, vaktmästare vid distrikten m. fl., propositioner komme att göras särskildt beträffande kvinnlig kontorskrifvare och särskildt i fråga om de öfriga befattningshafvarne.

I afseende först å frågan om arfvode för kvinnlig kontorskrifvare, yttrade herr talmannen vidare, vore därom endast yrkadt, att kammaren skulle antaga det förslag, som innefattades i den reservation, som härom afgifvits af herr Ivar Wijk m. fl.

Härefter gjordes propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande af herr Wijks förslag, och förklarades den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

Hvad därefter beträffade frågan om arfvode för kvinnligt kontorsbiträde, vaktmästare vid distrikten m. fl., fortsatte herr talmannen, hade därom annat yrkande ej förekommit, än att kammaren skulle antaga det förslag, som innefattades i den reservation, som vid förvarande moment afgifvits af herr E. Hammarlund.

Sedermera gjordes propositioner, först på bifall till utskottets förslag samt vidare på antagande af det förslag, som innefattades i herr Hammarlunds reservation, och förklarades den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

Öfriga delar af föreliggande moment.

Godkändes.

Mom. 2.

Godkändes.

Mom. 3.

Nu föredragna moment hade följande lydelse:

*Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

En hvar befattningshafvare, som befordras eller i annan ordning förflyttas från en befattning till en annan, erhåller i den nya befattningen såsom begynnelsearfvode minst det arfvode, han vid förflyttningen innehade i den förra befattningen.

Förekommer ej sådant arfvode, men väl högre arfvode i den nya befattningen, tilldelas den förflyttade det närmast högre arfvode, som enligt grunderna kan i den nya befattningen ifrågakomma, med iakttagande dock:

att befattningshafvare, som vid förflyttning till befattning med lägsta arfvode af 1,200 kronor innehar arfvode af 1,140 kronor, bekommer 1,260 kronor vid den tid, han enligt grunderna varit berättigad att erhålla sistnämnda arfvode, om han kvarstått i den lägre befattningen, med rättighet likväl för honom att räkna tiden för erhållande af den för den högre befattningen enligt grunderna bestämda första arfvodesförhöjning från förflyttningen till samma befattning;

att befattningshafvare, som vid förflyttning till befattning af förstnämnda slag innehar arfvode af 1,260 kronor, bibehåller detta arfvode intill dess han, om han kvarstått i den lägre befattningen, varit berättigad till arfvodesförhöjning, samt erhåller då den för den högre befattningen enligt grunderna bestämda första arfvodesförhöjning; samt

att befattningshafvare med lägsta arfvode af 780 kronor, som vid förflyttning till närmast högre befattning innehar 960 kronor, bekommer 1,080 kronor vid den tid, han enligt grunderna varit berättigad att erhålla sistnämnda arfvode, om han kvarstått i den lägre befattningen, med rättighet likväl för honom att räkna tiden för erhållande af den för den högre befattningen enligt grunderna bestämda andra arfvodesförhöjning från förflyttning till samma befattning.

Den, som efter egen ansökning förflyttas till befattning med lägre arfvode, må dock icke bekomma mer än det högsta för sistnämnda befattning förekommande arfvode.

Befattningshafvare, som befordras eller i annan ordning förflyttas från en befattning till en annan, äger att i fråga om begynnelsearfvode och arfvodesförhöjning i den nya befattningen tillgodoräkna sig hela den tid, han åtnjutit det vid förflyttningen innehafda arfvodet, oafsedt i hvilken befattning han innehaft detsamma.

Friherre Beck-Friis, Johan: På grund af de nu fattade besluten anhåller jag, att i § 4 mom. 3 punkt 5, som börjar med orden; »att befattningshafvare med lägsta arfvode af 780 kronor», får utgå.

Öfverläggningen ansågs härmed slutad, hvarefter kammaren på gjord proposition dels beslöt, att det stycke, som nederst å sid. 96

Lönreglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

i det tryckta utlåtandet började med orden »att befattningshafvare med lägsta arfvode af 780 kronor», skulle utelämnas, dels ock i öfrigt godkände det nu förevarande momentet.

Öfriga delar af förslaget till aflöningsreglemente.

Godkändes.

Punkten A) II.

Mom. a).

Friherre Palmstierna: Redan uti ett tidigare anförande har jag opponerat mig emot, att dessa befattningshafvare skulle få räkna sin löneförhöjning från den 1 januari 1907, då alla andra, för hvilka lönestaten nu blifvit fastställd, skulle få räkna sin löneförhöjning från den 1 januari 1908. Enligt det ursprungliga förslaget skulle dessa löneförhöjningar endast belöpt sig 3¹/₂ millioner kronor, men efter de nu gjorda förhöjningarna torde de komma att uppgå till minst 4 millioner kronor. Så mycket större skäl anser jag mig då hafva att vidhålla mitt yrkande, att löneförhöjningen icke skulle inträda förr än den 1 juli 1907, så att åtminstone beslutet och det kungl. brefvet kunde vara klara, innan löneförhöjningen skulle träda i kraft och denna icke komma att verka retroaktivt.

Jag tillåter mig därför hemställa, att efter orden: »som ock beträffande aflöningsförhållandena under år 1907» må tilläggas: »dock med iakttagande dels att löneförhöjningen icke utgår förr än från och med den 1 juli och dels att vid beräkningen» etc. lika med det andra.

Herr Nyström, Johan Fredrik: Jag skall värdsamt be att få fästa kammarens uppmärksamhet vid en reservation, som under denna punkt blifvit framställd utaf herr Starbäck i andra kammaren. Den går ut på, att manliga kontorsskrifvare inom såväl styrelsen som distrikten samt stationsskrifvare, hvilka redan nu äro ordinarie i dessa befattningar, skola erhålla lägsta arfvode 1,800 kronor och högsta arfvode 2,700 kronor etc. Enligt Kungl. Maj:ts och utskottets förslag skulle det lägsta arfvodet för alla blifva 1,500 och därifrån skulle de högre lönegraderna räknas.

Det kan ju icke förnekas, att detta i själfva verket innebär en mycket god förbättring i dessa tjänstemäns löner, men denna förbättring ter sig icke lika bra för alla innehafvare af dessa befattningar. Förhållandet är nämligen, att de nuvarande kontorskrifvarne och stationsskrifvarne, som hafva haft dessa små, och man kan säga rent af usla löner, väl kunna känna sig tacksamma öfver att nu få det bättre; men gifvet är, att det kan förefalla dem hårdt, att nu se sina yngre kamrater redan ifrån början få dessa goda löner, medan de själfva fått gå med dåliga löner under många år utan att nu få något slags ersättning därför, om man så får kalla det.

Det finnes verkligen några synpunkter till, som enligt min tanke göra ett sådant resonemang från deras sida ganska förklarligt. Förr var kompetensfordran för dessa befattningar studentexamen, men hädanefter fordras endast realskoleexamen. Deras yngre kamrater med mindre formell kompetens skola alltså hädanefter komma till ordinarie beställning tidigare, än de själva gjort, och få mycket bättre löner, än de själva hafva haft. Själva ha de fått börja med 1,080 kronor, under det att begynnelselönen nu skall blifva 1,500 kronor. Under sådana förhållanden är det ju icke så märkvärdigt, att de hafva tänkt sig möjligheten af att Riksdagen skulle vilja gifva dem en liten extra gratifikation. Denna tanke är så mycket naturligare, som de icke gärna hafva kunnat underlåta att anställa jämförelser mellan sig och andra ämbetsmän i liknande ställning. De hafva därvid funnit, huruledes järnvägstyrelsens tjänstemän hafva haft det sämre än andra. Som exempel härpå vill jag nämna, att från år 1902, då post- och telegrafverkens löner ordnades, hafva assistenterna inom dessa verk med samma kompetens som dessa stationsskrifvare uppburit omkring 6,000 kronor mera i lön än stationsskrifvarna. Dessa jämförelser äro ju sådana, att man mycket väl kan sentera dem, äfven om, såsom jag förmodar, utskottets representanter komma att säga, att det ingalunda ligger någon orättvisa uti hvad utskottet föreslagit. Det må vara, men *summum jus* är dock ibland *summa injuria*, och i detta fall synes det mig, att det skulle vara rätt eller åtminstone billigt, om Riksdagen gäfve dessa stationsskrifvare den fördel, som ligger uti herr Starbäcks reservation, nämligen att de skola få räkna sina lönegrader från 1,800 kronor i stället från 1,500 kronor som utgångspunkt, såsom utskottet har föreslagit.

Jag ber att på dessa skäl få yrka bifall till herr Starbäcks reservation.

Friherre Beck-Friis, Johan: Då friherre Palmstierna i afton åter upprepat sitt redan i förmiddags framställda yrkande beträffande dessa öfvergångsstadganden, nämligen att tidpunkten för de nya lönernas trädande i kraft skulle sättas till den 1 juli 1907 i stället för, såsom Kungl. Maj:t föreslagit, till år 1907 års början, så ber äfven jag få upprepa hvad jag i förmiddags sade härom. Hade det endast varit fråga om att göra en lämplig öfvergång från den gamla staten till den nya, så hade friherre Palmstiernas förslag varit mycket naturligt. Men vi måste äfven taga i betraktande andra faktorer, och först och främst att på grund däraf, att detta löneförslag har låtit vänta på sig så länge, har det varit nödvändigt att under de senare åren på Kungl. Maj:ts förslag bevilja lönetillägg för det löpande året.

Då förevarande löne reglering nu i år skulle blifva framlagd, har Kungl. Maj:t icke för detta år begärt något lönetillägg, och sålunda

Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

hafva befattningshafvarna hittills under detta år åtnjutit mindre lön, än de förut haft. Detta är det ena skälet. Det andra skälet är, att under sistlidna år uppgjorts nya aflöningsbestämmelser för den extra personalen vid statens järnvägar, därvid denna personal betingat sig betydligt högre förmåner än de gamla aflönningarna. Det är ju då alldeles naturligt, att det för de ordinarie måste synas billigt och rätt, att man så snart som möjligt lagar, att de ordinarie lönerna höjas i proportion därefter, så att de icke stå under den extra personalens. På dessa båda skäl får jag på det allra lifigaste förorda, att Kungl. Maj:ts förslag i denna punkt blir bifallet.

Herr Nyström har förordat bifall till en af herr Buren framställd motion, som går ut på att de nuvarande stations- och kontorskrifvarne vid öfvergången skulle få räkna sig till godo en lönegrad. Det synes mig, att de egentligen grunda denna sin framställning därpå, att de varit klent aflönade förut, hvilket framgår af de anförda tabellerna, ty de hafva icke någon anmärkning emot den föreslagna lönestaten i och för sig, uti hvilken de icke begärt någon ändring. Jag vet nu icke, om man vid en lönereglering egentligen har att fästa afseende vid hur det varit förut, utan där gäller det väl närmast att afgöra, huru det skall blifva för framtiden. Om herrarne se på de föreslagna lönestaterna, skola herrarna finna, att de lämna en ganska afsevärd förbättring. En manlig kontorsskrifvare har nu med alla sina inkomster i lägsta lönegraden 1,188 kronor och i den högsta 2,970 kronor, men enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle han få lägst 2,100 kronor och högst 3,550 kronor.

För att nu bevisa, att de borde hafva högre aflönning, jämföra de sig med tjänstemännen inom öfriga verk.

En sådan jämförelse är ju alltid mycket vansklig, och man skall i allmänhet finna, att, när personer anställa sådana jämförelser, de äro mycket litet öfverens om, hvilka de hafva att jämföra sig med. Kontorsskrifvarne hafva här jämfört sig med assistenterna vid telegrafverket, och det är ju möjligt, att de kunna vara likställda med dessa.

För min del skulle jag dock tro, att något större kraf måste ställas på dessa assistenter, och alldeles säkert är, att så blir fallet för framtiden. För kontorsskrifvarebefattning fordras nämligen hädanefter icke mera än undergången realskoleexamen samt en därpå följande specialutbildningskurs, och redan under denna utbildningskurs få de en aflönning af först kronor 1,50 och sedan kronor 2,50 per dag, och vid ungefär 22 års ålder få de tillträda sina befattningar. Deras aflönning, sådan som den af Kungl. Maj:t här föreslagits, anser jag därför vara mycket god.

Kontorsskrifvarne hafva äfven jämfört sig med vissa tjänstemän i tullverket, men dessa äro i regel mycket äldre.

På grund af hvad jag nu tillåtit mig framhålla, ber jag att äfven med afseende å detta öfvergångsstagande få yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Men jag skall be att i detta fall få beröra ett särskildt förhållande. Jag har icke något yrkande att göra, men jag har velat uttala den förhoppning, att herr statsrådet och chefen för civildepartementet ville tänka på detsamma, när det blir fråga om att fastställa de närmare bestämmelserna rörande öfvergången till den nya lönestaten. Det gäller just särskildt dessa befattningshafvare. Hvad jag nu nämner grundar sig därpå, att uppflyttningarna hädanefter skola räknas per kalenderår, under det att lönerogleringskommittén föreslagit, att desamma skulle räknas per kalenderkvartal. Jag hade därför tänkt mig, att vid öfvergången från gammal till ny stat Kungl. Maj:t lämpligen borde bestämma, att alla, som hittills utnämnts till befattningshafvare med arfvode efter klass — och utnämningen skett under tiden från och med den 1 januari till den 1 april — måtte få räkna sig detta kvartal till godo liksom de, som komme att nämnas under första kvartalet 1908, d. v. s. att dessa skulle komma att få räkna sig ett kvartal till godo i stället för att få räkna sig tre kvartal till förlust.

*Löneroglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

I afseende å öfvergångsbestämmelserna har jag anmält mig såsom reservant i en punkt. Lönerogleringskommitténs förslag har af Kungl. Maj:t accepterats, nämligen att ingen skall på grund af öfvergången från gammal till ny stat kunna få sina inkomster minskade. Detta har föreslagits af det skälet, att vid den senaste lönerogleringen vid postverket en sådan bestämmelse icke fanns införd, och det visade sig, att det var några befattningshafvare, som genom regleringen fingo mindre än de haft förut, hvilket hade till följd, att vi redan till Riksdagen påföljande år fingo motioner om att detta missförhållande skulle rättas. Vid denna löneroglering har föreslagits, att så godt som alla extra provisioner skola indragas. Sådana provisioner hafva hittills vid statens järnvägar utgått i en ganska stor skala. De hafva emellertid verkat alldeles ofantligt ojämnt. Och detta gör, att vid öfvergången till den nya staten det kan hända, att en befattningshafvare på grund af denna bestämmelse skulle få mindre inkomster, om den nya staten skall tillämpas utan särskildt tillägg för honom. Det har därför föreslagits, att ingen på grund af indragning af sportler skulle få lida minskning i sina inkomster. Han skulle därför, om den nya statens löneinkomst understiger hans äldre sammanlagda inkomster, få lönetillägg, så länge han kvarblefve i samma befattning. Härifrån har emellertid utskottet gjort ett undantag. Utskottet har nämligen sagt »förutom öfvertidsersättning jämväl provision å fraktkredit och notispenngar». Således, fraktkreditersättning och notispenngar skulle befattningshafvarna icke hädanefter få räkna sig till godo, äfven om deras inkomster därigenom skulle förminskas. Detta tycker jag är orätt. Lönerogleringskommittén föreslog ingenting sådant, men väl var det en reservation inom kommittén för den saken. Fraktkreditprovision och notispenngar tillhöra icke de sportler, som stå i aflöningsreglementet upptagna, utan de grunda

Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

sig på järnvägsstyrelsens cirkulär ända sedan hvad beträffar fraktkrediten år 1867 och notispenngar sedan 1884.

Fraktkreditersättningen är en inkomst, som direkt går från allmänheten till linjepersonalen vid en viss station och som tillkommer på det sättet, att en större trafikant begär att slippa redovisa sina frakter för hvarje dag, utan stationsinspektoren och hans närmaste medhjälpare på stationen skola för hans räkning föra räkning per månad och fraktlikviden ske per månad. För den fördel, som sålunda en större trafikant får, erlägger han $\frac{1}{3}$ procent i fraktkreditprovision, och denna halfva procent tilldelas de personer, som hafva att redovisa hans frakter för månaden.

Den andra ersättningen, nämligen notispenngar, är något, som herrarna säkert känna mer till. Det är de 3 öre, som man betalar, när man får hem notiser rörande ankommet gods. En viss del af denna ersättning går till de personer, som hafva att göra med dessa notisers utskrifvande och skötande. Jag vill nämna, att det är icke så små summor, som hafva utdelats. Under förra året utdelades i notispenngar till personalen 25,000 kronor ungefär och i fraktkreditprovision omkring 23,000 kronor. Således kunna herrarna finna, att en del personer skola genom indragning af fraktkreditprovision och notislösen tillskyndas en afsevärd minskning i inkomster, om de icke, så länge de kvarblefve på sin gamla plats, finge någon sorts ersättning.

På grund af hvad jag sålunda anfört, anhåller jag, herr grefve och talman, att i detta afseende få yrka bifall till den af mig afgifna reservationen.

Herr Nyström, Johan Fredrik: Den föregående talaren hade att för det första invända mot hvad jag nyss anförde, att den lön, som nu erbjudits dessa stationsskrifvare, vore god och riklig i förhållande till hvad de hade förut. Det hade jag redan sagt, innan han yttrade det, så i den saken äro vi fullständigt eniga. Emellertid sade han ytterligare något, hvarom man nu kan hysa olika åsikter, nämligen att vid en lönereglering skall man endast tänka på framtiden och icke på forntiden. Om nu denna forntid har varit af den beskaffenhet, som den varit för dessa stationsskrifvare, en tid med så dåliga löner, att de icke kunnat existera åtminstone på dyra orter utan att göra lån, ja, *då* är en sådan löneförhöjning, som nu erbjudits dem, icke så förskräckligt märkvärdig, i synnerhet då denna löneförhöjning, ehuru god, dock ingalunda gör dem till så synnerligen väl situerade män i samhället.

Det är, såsom jag nämnde förra gången jag hade ordet, en ganska naturlig sak, att dessa stationsskrifvare icke kunna underlåta att jämföra sig med andra ämbetsmän. Jag nämner rärskildt telegrafassistenter. Den förre talaren sade, att en sådan jämförelse är vansklig. Ja, det gäller öfver hufvud taget allt hvad jämförelser heter, men att just jämförelsen mellan stationsskrifvare och telegraf-

assistenter skulle vara vanskligare än andra jämförelser, det kan jag nu icke finna. De hafva hittills haft precis samma kompetensfordringar, nämligen studentexamen. Ja, jämförelsen går så långt i likhet, att äfven stationsskrifvarna måste kunna telegrafi. Det är således en alldeles ovanligt *god* jämförelse. Må vi nu fortsätta jämförelsen och fråga: hvilka ha de för allmänheten viktigare sysslorna? Ja, alla sysslor äro viktiga, men jag menar: af hvilken fordrar man mera fysisk och andlig kraftutveckling? Då vi betänka, att stationsskrifvarna ofta få lof att sköta de löpande ärendena på en station, så kan man icke underlåta att anse, att det arbete, som de då hafva att utföra, kräfver mera fysisk kraft och mera présence d'esprit än telegrafassistentens arbete på hans arbetsrum. Äfven ur den synpunkten talar väl jämförelsen till förmån för stationsskrifvarna.

Då nu, som sagdt, skillnaden mellan dem och telegrafassistenterna redan förut varit så till deras nackdel, som fallet varit och äfven hädanefter synes skola blifva det — ty telegrafassistenterna börja med 2,200 kronor — så anser jag fortfarande, oafsedt hvad den förre talaren hade att däremot anmärka, att kammaren verkligen skulle fatta ett billigare och rättvisare beslut, om den ville vara god att omfatta det förslag, som är framställt uti herr Starbäcks reservation, till hvilken jag fortfarande yrkar bifall.

Grefve Hamilton, Raoul: Herr talman! Sedan jag begärde ordet, har jag delvis blifvit förekommen af den siste ärade talaren. Frågan gäller ju här allenast de nuvarande innehafvarna af kontorskrifvare- och stationsskrifvarebefattningar, rörande hvilka befattningar det väl måste erkännas, att en begynnelselön af 1,800 kronor, såsom herr Starbäck föreslår, icke kan vara för hög. Det måste tydligtvis vara smärtsamt för dessa stationsskrifvare att se, att de skola hafva lägre aflöning än befattningshafvare i motsvarande ställning i andra statens verk, såsom de nyss återopade tjänstemännen vid telegraf- och postverken. Det är också alldeles tydligt, att kompetensvillkoren för våra stationsskrifvare böra vara lika stora som kompetensvillkoren för motsvarande befattningshafvare vid exempelvis telegrafverket. Stations- och kontorskrifvare äro skyldiga att kunna telegrafera likaväl som motsvarande tjänstemän vid nämnda verk. Man skulle kunna säga, att man icke bör afvika från Kungl. Maj:ts förslag. Men det hafva vi gjort hela aftonen. Vi hafva höjt lönerna för kvinnliga biträden och äfven andra utöfver Kungl. Maj:ts förslag. Det skälet torde alltså icke vara talande.

Jag vågar, i likhet med herr Nyström, hemställa om bifall till herr Starbäcks reservation.

Efter det öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i afseende å förevarande punkt yrkats: 1:o) af friherre *Palmstierna*, att utskottets hemställan skulle bifallas med den ändring, att de å andra raden nerifrån å sid. 82 i det tryckta ut-

*Lönereglering
för personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

låtandet förekommande orden »dock med sådan ändring — — — beräkningen» utbyttes mot: »dock med iakttagande dels att löneförhöjning för år 1907 icke beräknas utgå förr än från och med den 1 juli, dels ock att vid beräkningen»; och 2:o) af friherre *Beck-Fris, Johan*, att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, såvidt den skilde sig från Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, skulle bifalla denna framställning oförändrad.

Sedermera gjordes propositioner, först på bifall till utskottets hemställan och vidare på bifall till hvart ett af förenämnda två yrkanden, och förklarades propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Vidare yttrade herr talmannen, att angående öfvergångsbestämmelserna yrkats, af herr *Nyström, Johan Fredrik*, att kammaren skulle antaga det förslag, som innefattades i den af herr K. Starbäck vid punkten A II a) afgifna reservation.

Härefter gjorde herr talmannen propositioner, först på bifall till ifrågavarande yrkande samt vidare på afslag därå, och förklarade sig anse den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

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

Den, som antager det förslag, som innefattas i den af herr Starbäck afgifna reservation vid punkten A II a) i statsutskottets utlåtande n:o 164, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås nämnda förslag.

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

Ja — 32;

Nej — 81.

Mom. b).

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten B).

Utskottets hemställan förklarades besvarad genom kammarens beslut vid behandlingen af punkten A).

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 22 och 24 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 149, i anledning af ej mindre Kungl. Maj:ts proposition angående anslag dels för ytterligare undersökningar angående den s. k. inlandsbanan, dels ock för byggnad af statsbana från Östersund till Ströms vattudal, än äfven i ämnet väckta motioner.

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.*

I en den 19 april 1907 till Riksdagen aflämnad proposition, n:o 162, hade Kungl. Maj:t under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag föreslagit Riksdagen

dels att för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan på extra stat för 1908 bevilja 83,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp,

dels ock att, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta anläggning af statsbana från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund för en beräknad kostnad af 10,900,000 kronor samt häraf för år 1908 anvisa 2,000,000 kronor att utgå från riksgäldskontoret, med rätt för Kungl. Maj:t att under år 1907 låta utaf detta belopp förskottsvis af tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

I anledning af Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning hade bland andra följande motioner blifvit väckta:

n:o 77 i Första Kammaren af herr *A. Bergström* m. fl. och n:o 273 i Andra Kammaren af herr *J. E. Biesert* m. fl., i hvilka motioner, som äro lika lydande, yrkats,

att Riksdagen måtte bifalla hvad Kungl. Maj:t föreslagit i proposition n:o 162 beträffande anslag för ytterligare undersökningar angående inlandsbanan, men däremot på af motionärerna anförda skäl förklara sig icke för närvarande kunna bifalla hvad Kungl. Maj:t i samma proposition föreslagit beträffande anslag till påbörjande af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal;

n:o 276 i Andra Kammaren af herr *A. Jonsson* i Lycksele;

n:o 278 i Andra Kammaren af herr *L. J. Carlsson* i Malmberget, samt

n:o 80 i Första Kammaren af herr *H. E. Montgomery*, som hemställt,

att Riksdagen måtte, för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan m. m., i öfverensstämmelse med hvad ofvan anförts. på extra stat för år 1908 bevilja utöfver det af regeringen begärda anslag af 83,000 kronor ytterligare 17,000 kro-

Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan

nor, eller inalles 100,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp.

m. m.
(Forts.)

Utskottet hade på anförda skäl i punkterna a) och b) af förevarande utlåtande hemställt:

a) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts därom framställda förslag och med afslag å ofvan omförmälda af herrar Carlsson, Jonsson och Montgomery väckta motioner, måtte för verkställande af ytterligare undersökningar angående inlandsbanan på extra stat för år 1908 bevilja 83,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under år 1907 af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp;

b) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med afslag å hvad i de af herr Bergström m. fl. och herr Biesert m. fl. väkta motionerna härom yrkats, måtte, under förbehåll att uti statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 19 april 1907 angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark med mera iakttagas, besluta anläggning af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal (Ulriksfors) jämte bispår från Ulriksfors till Strömsund för en beräknad kostnad af 10,900,000 kronor samt häraf för år 1908 anvisa 2,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att under år 1907 låta utaf detta belopp förskottsvis af tillgängliga medel utanordna 500,000 kronor.

Reservationer hade anförts

af herrar *G. Olsén*, *L. Eriksson*, *J. Ström* och *C. J. Ödman*, hvilka ansett, att utskottet bort i enlighet med de af herr Bergström m. fl. och herr Biesert m. fl. väckta motionerna hemställa, att Riksdagen måtte bifalla hvad Kungl. Maj:t i förevarande proposition föreslagit beträffande anslag för ytterligare undersökningar angående inlandsbanan, men däremot förklara sig icke för närvarande kunna bifalla hvad Kungl. Maj:t i samma proposition föreslagit beträffande anslag till påbörjande af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal;

samt af friherre *J. T. Gripenstedt* och grefve *C. O. Taube* mot vissa delar af utskottets motivering.

Punkten a).

Herr Tamm, Hugo: Det är på grund af ett i motiveringen förekommande uttalande, som jag, innan diskussionen börjar, ber att få nämna några ord. Det är i fråga om järnvägsstyrelsens yttrande i afseende på Näsbergs hållplats såsom anknytningspunkt mellan den norra banan och inlandsbanan. Järnvägsstyrelsen åbe-

ropade år 1905 ett muntligt yttrande af chefen för generalstaben, som skulle innehålla, att anknypningspunkten till Gellivarebanan skulle hafva godkänts af generalstabschefen. Emellertid måtte det hafva varit något missförstånd, som synes af den kungl. propositionen, och då det naturligtvis icke varit utskottets mening att i detta fall uttala någonting kränkande om chefen för generalstaben, såsom den där icke stode vid sitt ord, skulle jag, då jag för öfrigt i utskottet varit af den bestämda uppfattningen, att den rätta anknypningspunkten både nationalekonomiskt sedt och äfven af öfriga hänsyn borde förläggas längre mot nordväst, vilja hemställa, att ifrågavarande stycke i motiveringen skulle utbytas mot följande: *De ytterligare undersökningar angående inlandsbanan, för hvilkas utförande Kungl. Maj:t nu af Riksdagen äskat ett anslag af 83,000 kronor, synas utskottet i allmänhet väl motiverade. Beträffande en af de sålunda föreslagna undersökningarna, nämligen den, som afser banans framdragande från Suoppatjaure till den vid Gellivarebanan sydost om Gellivare belägna Näsbergs hållplats, torde man dock hafva skäl att hysa stora betänkligheter. I sin i ämnet väckta motion har herr Carlsson i MalMBERGET, enär den sålunda ifrågasatta sträckningen för inlandsbanan måste anses vara ur statsekonomisk synpunkt mindre tillfredsställande, yrkat, att medel för berörda undersökning icke skulle af Riksdagen beviljas. Utskottet, som delar motionärens tvifvel om lämpligheten af banans framdragande i oförmälda riktning, har dock icke velat motsätta sig, att hela det för undersökningar af Kungl. Maj:t begärda anslaget beviljas, då medlen antagligen kunna blifva behöfliga för andra med ifrågavarande utredningar förenade utgifter.*

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

Herr Montgomery: Inlandsbanan är ett företag af för våra förhållanden ovanligt stora dimensioner och får ej ses ur den begränsade synvinkel, som endast de närmast liggande trakternas behof och intressen gifva, utan måste ställas på en större plattform och där skärskådas ur statsekonomiska och kulturella synpunkter. Riksdagen måste därjämte fordra, att fullständigt utarbetade olika planer för såväl anläggningskostnader som drift föreligga, innan frågan tages under definitiv behandling. Jag har tagit mig friheten att väcka en motion om att fullständiga undersökningarne å de s. k. bibanor, som förra året fördes på tal af friherre Gripenstedt och grefve Taube. Kungl. Maj:ts proposition innehåller något härom, men icke så mycket, som önskvärdt vore. I min motion föreslås, att det anslag af 83,000 kronor, som begärts till vidare undersökningar, skulle ökas med 17,000 kronor till 100,000 kronor. Som motivering för denna tillökning vill jag framhålla, att de trakter, som den nu föreslagna inlandsbanan söder om Sveg går igenom, bestå af djupa ådalar med mellanliggande skogbevuxna höjdsar. Det är naturligtvis mycket svårt att få en järnväg, som skall gå tvärs öfver dessa åsar och dalgångar. Den blir ofantligt dyrbar och äfven mycket lång, då den går i mycket stora krokar. Den kom-

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

mer också, med den riktning nu är föreslaget, att gå bra nog nära skogsgränsen samt i närheten af älfvarnes källor, hvarigenom tillförseln af fraktgods blir liten, då uppsamlingsområdena, som denna järnväg kommer att få, äro jämförelsevis obetydliga. Såsom jag sade, gör den många krokår. I Kungl. Maj:ts proposition se vi t. ex., att järnvägen mellan Ämot och Malung är 44% längre än raka linjen mellan dessa platser. Den projekterade järnvägen kommer i Dalarne att beröra en hel del järnvägar, som redan finnas där, hvarför staten måste inköpa en del af dem för att få fram banan lämpligt.

Det första uppslaget till inlandsbanan kom från västra trakterna af Värmlands och Kopparbergs län. Innebyggarne där ansågo, att de skulle få ett mycket starkt motiv för denna inlandsbana, om de skulle kunna påvisa, att man skulle kunna komma till en västkusthamn på närmare håll än i Göteborg. Det var därför Strömstad först framkastades såsom en lämplig utskeppningshamn. De undersökningar, som gjordes, visade, att Strömstad icke var lämpligt. Sedan hafva Lysekil och Uddevalla också framkastats, men kasserats. När icke städer längre passade, gick man ut och sökte reda på hamnar på landsbygden: Risö-Raftö och Bottenfjorden och nu till sist Ellöse. Nu anses Ellöse vara lämpligast, efter hvad som står i den kungl. propositionen. Men det står ej, i hvilket afseende denna hamn blir bättre än Göteborg. Meningen är väl, när man bygger en ny hamn, att den skall vara bättre än den man har. Men det finnes ej ett ord om det, utan det förefaller, som om man blott skulle vilja hafva en ny hamn. Men om det skall blifva en hamn, som skall konkurrera med eller rättare sagdt blifva bättre än Göteborg, kommer den att kosta stora summor. Man får väl tänka sig 20 å 30 miljoner kronor, innan den blir färdig. Då blir det högst afsevärda amorteringsbelopp, som komma i fråga. Hamnumgålderna i Göteborg för helt år hafva — jag tror, att det var år 1904 eller 1905, som siffran gäller — gått upp till 760,000 kronor. Äfven om man antager, att allt godset skulle komma öfver Ellöse, räcker ej denna summa på långt när till enbart ränta och amortering å alla kostnader, som behöfva göras för hamnanläggningen. Och skall ett fartyg först gå till Göteborg och sedan till Ellöse och betala hamnumgålder på bägge ställena, draga de sig nog för att gå dit. Det skall dröja mycket länge, innan större ångbåtar kunna få full last i den nya hamnen. Tidens lösen är koncentration, såväl i afseende å affärer som i allting annat, och att då splittra intressena på det viset på olika platser finnes ej någon idé i. För öfrigt vet man, att Göteborg håller på att högst väsentligt förbättra och utvidga sin hamn, så att den, sedan detta genomförts, antagligen kommer att ett hundratal år framåt kunna fylla alla de behof, som skeppningen i dessa trakter kommer att fordra.

När nu icke denna hamn är något tungt vägande skäl för tvärbansans föreslagna sträckning, återstår icke annat motiv än dessa västra traktens behof af kommunikationer, och det kan ingen

neka till att i västra delen af Älfsborgs län, d. v. s. Dalsland, i västra delarne af Värmlands, Kopparbergs och Gäfleborgs län, äro stora bygder, som hafva mycket stort behof af förbättrade kommunikationidner. Vi veta, att en ledamot i denna kammare så ofta talat om de miljoner i virke, som ligga och ruttna i dessa skogar i brist på kommunikationer. Därför bör man se till, att dessa trakter få de kommunikationer de behöfva, men jag anser, att de ej blifva tillfredsställda, om inlandsbanan kommer att gå tvärs öfver skogsåsarna och korsa vattendragen. Det är ej mer än en begränsad trakt på båda sidor om banan, som får nytta af den. Kol och småvirke finnes ej möjlighet att köra med häst längre än på sin allra högsta höjd $1\frac{1}{2}$ mil. Då har man ett band af $1\frac{1}{2}$ mil på hvardera sidan om järnvägen, som får nytta af den. De, som bo ofvanför och nedanför, få ej afsevärd nytta af järnvägen med afseende å sådana skogsprodukter. Om man däremot kastar om planen och söker få bibanor i ådalarne, komma dessa att ligga så pass nära hvarandra, att de allra flesta skogstrakter komma att kunna forsla sina kol och sitt småvirke, pappersved och dylikt, till någon af dessa ådalsbanor. Dessutom bor ju befolkningen utefter ådalarne. Men uppe på höjderna bor ingen. Det kan ingen bo där. Det bör ingen bo där. Där skall växa skog, och där skall ej odlas. Men folket, som bor i dalgångarne, har mera nytta af en bana, som går längs dalgångarne i stället för att gå tvärs öfver den.

Ett skäl till, hvarför ådalsbanor böra komma i åtanke i stället för en tvärbana, är den lägre anläggningskostnaden. Enligt Kungl. Maj:ts förslag kostar tvärbanan från Ellöse vid Västkusten till Orsa öfver Ottebol 115,000 kronor per kilometer, men bibanor enligt Kungl. Maj:ts förslag komma att kosta 61,000 kronor per kilometer. Det vill säga, bibanorna kosta ungefär hälften, beroende på det, att de gå genom lämpligare terräng, och behöfva icke byggas så dyrbara, och att det icke är så stora kraf på dessa bibanor som på en stor stambana. Då är gifvet, att det kan byggas ungefär dubbelt så lång väg bibanor som tvärbana, och ju större banlängd, dess större trakter få förbättrade kommunikationer. Följaktligen kommer man att få dubbel nytta af samma penningar, om man bygger bibanor, än om man bygger en tvärbana.

Dessa västra trakters bebyggare vilja icke ställa sig alldeles emot detta bibanesystem, men de äro oroliga för att de icke komma att få dessa bibanor. Om beslut fattas, att inlandsbanan norr ifrån endast skall byggas till Sveg, äro de oroliga för att frågan om bibanorna sedan skall förfalla. Därför är det alldeles nödvändigt, att en grundlig undersökning af alla bibanorna äfven blir gjord och fullständig plan framlagd, så att Riksdagen är i tillfälle att fatta beslut i fråga om dem på samma gång, som den fattar beslut om den norra delen. Därigenom är dessa orters sak på sätt och vis betryggad, och kan ortsbefolkningen vara förvissad, att dess kraf på kommunikationer blir tillgodosedt. Då kommer frågan: hvem skall

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

bygga dessa bibanor? Nu finnas i dessa ådalar redan en hel del enskilda järnvägar. Skulle staten då taga vid och bygga i öfre ändarne af dem? Det är ju föga lämpligt. Men dessa banor äro nu byggda ungefär så långt, som det är ekonomiskt för den enskilda företagsamheten att bygga dem. När de komma längre upp i obygderna, där staten ju har intresset att skapa kultur, är det ju en viss skyldighet för staten att betala något belopp för denna kultur. I stället för att nu själf bygga en bana, som man icke på långa, långa tider kan vänta sig närmelsevis kunna förränta och amortera, kunde staten hafva lika stor fördel af att på en gång skänka bort ett visst belopp för ändamålets vinnande. För landsvägar, som byggas, betalar staten $\frac{2}{3}$ af kostnaden och kommunen $\frac{1}{3}$. Man skulle ju kunna tänka sig, att i dessa obygderna staten skulle kunna gifva $\frac{1}{3}$ af kostnaden till det enskilda bolag, som vill anlägga en bana. Med all säkerhet skulle staten komma mycket lindrigare från saken med den utgiften. Det vore på så vis möjligt för de enskilda bolag, som redan finnas, och de enskilda bolag, som kunde bildas, att kunna realisera banbyggnaderna i ådalarna. Det är en högst väsentlig sak, om $\frac{1}{3}$ af kapitalet icke behöfver förräntas, ty då kunna dessa järnvägar komma på fötter snart nog.

Huruvida det blir möjligt att frakta malm från lappländska gruffälten till mellersta Sveriges bergslager, äro åsikterna mycket delade om. Hvad skall då fraktas på norra delen af banan? Jo, skogsprodukter. Och det blir väl förnämligast kol, som komma norrifrån öfver Sveg och skola forslas nedigenom. Hvart skola kolen? Icke skola de västerut bort till västra gränsen. Där finnes ingen industri, där finnes ingen, som köper kol. De måste gå från Sveg ned till Orsa samt öfver Orsa—Mora och Mora—Kristinehamn. Dessa banor tangera Kopparbergs och Örebro bergslager samt gå igenom Värmlands bergslag. De allra flesta varor, som komma norr ifrån Sveg, komma att gå på dessa banor. Då är väl ej riktigt lämpligt, att staten gynnar dessa enskilda järnvägar, utan är det väl bättre, att staten, medan det är tid, inlöser dessa banor för att fortfarande på egen bana frakta det gods, som kommer norrifrån och skall gå ned till bergslagerna. En annan fördel med en dylik inlösen är, att staten får en Vänernshamn i Kristinehamn. Blir Trollhätte kanal utvidgad, som nu är ifrågasatt, är det alldeles nödvändigt, att en Vänernshamn finnes för gods från Inlandsbanan, och staten slår således två flugor i en smäll genom att inlösa denna bana och på samma gång få en Vänernshamn. Men då stannar denna bana i Kristinehamn, och därifrån går det gods, som är kvar, sedan bergslagerna tagit sitt behof, vidare sjöledes. Detta går bra sommartiden, i synnerhet när kanalen blir färdig till det större djupet, men vintertiden behöfs det förbättrade kommunikationer därifrån. Det vore därför mycket lämpligt att bygga en järnväg från Kristinehamn till Töreboda för att på så vis förkorta

vägen till Göteborg. Då finge man en sammanhängande linje Sveg—Orsa—Kristinehamn—Töreboda—Göteborg.

Jag skall be att få visa denna karta för dem af herrarne, som kunna se den. Jag har med starkare färg uttritad den nyssnämnda bansträckningen. Från Sveg går banan här ned till Göteborg. Den kommer att gå nästan alldeles rak. Följaktligen blir det en mycket gynnsam sträckning för gods, som skall ned till västkusten. Här äro vidare inlagda de bibanor, som enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle byggas. Det är först en liten bana från det stora Dalslands-vattensystemet ned till Lysekil. Sedan är det en bana i Nordmarks härad i Värmland, det härad i denna provins, som är mest i behof af kommunikationer. Smalspåriga järnvägen från Uddevalla till Bengtsfors skulle fortsättas från Bengtsfors till Ottebol, därifrån öfver till Fryken, till Torsby eller Sunne, och vidare österut till Klarälven till den smalspåriga Uddeholmsbanan. I Glafsjordens dalgång är ifrågasatt en järnväg Arvika—Ottebol—Åmål. I Fryksdalen arbetas mycket för en järnväg Kil—Torsby, möjligen med fortsättning längre upp till Östmark och Hvitsand. I Klarälvens dalgång är Uddeholmsbanan, som nu går till Edebäck, tillämnad att fortsättas dalgången upp igenom, så långt den ekonomiskt lönar sig. Sedan ha vi till Mora—Vänerns järnväg en bibana, som går från Brintbodarna till Limesforsen. Den skulle fortsättas uppefter västra Dalälven och gå öfver åsen mellan älvarne upp till östra Dalälven fram till Särna. Detta är Kungl. Maj:ts förslag och redan i propositionen intaget. Utmed östra Dalälven finnes på en god sträcka en bana, som möjligtvis skulle kunna fortsättas. Vidare ha vi i propositionen upptagen en bana mellan Sveg och Lillherdal. På västra sidan om Storsjön är äfven ifrågasatt en bibana.

Med dessa banor skulle de västra trakterna få sina kraf på kommunikationer mycket fullständigt tillgodosedda.

Längden å sträckningen från Sveg öfver Ottebol till hamnen Ellöse är 670 kilometer, men sträckningen Sveg—Kristinehamn—Töreboda—Göteborg 613 kilometer, d. v. s. den västra linjen från Sveg blir 57 kilometer längre än den östra. Bansträckningen från Sveg öfver Ottebol till Ellöse, kompletterad med förbättring af järnvägen mellan Sveg och Orsa, som skulle ingå i denna sträckning, kommer att kosta enligt Kungl. Maj:ts förslag 64 miljoner kronor. Alla bibanor, som jag här har påpekat söder om Sveg tillsammans med förbättringar af järnvägarne Sveg—Orsa, Orsa—Morsa och Mora—Kristinehamn + byggande af Kristinehamn—Töreboda, komma på 61 miljoner kronor. Följaktligen blir detta bansystem 3 miljoner kronor billigare. Men bibanorna och den östra linjen tillsammans äro i det allra närmaste dubbelt så lång linje som den västra linjen. Det vill säga: man skulle med bibanesystemet få dubbelt så långa järnvägsträckningar som med den västra för ändå mindre penningbelopp. Priset på inlösen af Sveg—Orsa- och Orsa—Kristinehamnsbanorna ingå ej i dessa kalkyler,

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

emedan dessa banor böra inlösas för statens räkning, hvilken sträckning söder om Sveg som än väljes. Men kostnaden för komplettering af bansträckningen Sveg—Kristinehamn, för att den skulle blifva en förstklassig stambana, är enligt Kungl. Maj:ts förslag 9 miljoner kronor, hvilket belopp ingår i kostnaderna för bibanesystemet.

Sammanfattar man nu hvad jag här anfört, anser jag, att det vore mycket nödvändigt att få en undersökning gjord, innan man fattar ett beslut i frågan i sin helhet. Vid denna riksdags stå vi ju ej i begrepp att afgöra det hela, utan det är blott fråga om byggande af en del af banan norr om Östersund. Vi hafva ju emellertid förhoppning om att det skulle till nästa år kunna föreligga ett fullständigt förslag, och därför anser jag det alldeles nödvändigt, att en såväl ekonomisk som järnvägsteknisk undersökning af bibanesystemet till dess måtte äga rum, så att man är i tillfälle att noggrant göra sina beräkningar och kan få en fullständig tablå öfver hvilka af dessa järnvägar som ur statsekonomisk synpunkt äro de förmånligaste, d. v. s. af den beskaffenhet, att man med en viss summa penningar kan nå det största resultatet.

Med anledning häraf skall jag, herr vice talman, be att få yrka bifall till min motion, att anslaget till undersökningar måtte ökas med 17,000 kronor till 100,000 kronor, i stället för hvad utskottet föreslagit, 83,000 kronor.

Friherre Gripenstedt: Såsom af betänkandet synes, har jag reserverat mig mot vissa delar af motiveringen. Jag skall be att med några få ord få redogöra för hvad det är af motiveringen. Det är egentligen den del af densamma, som handlar om herr Montgomerys motion. Utskottet säger på ett ställe, att »utskottet med anledning särskildt af den mycket begränsade tid, som utskottet haft tillfälle att ägna dessa mot slutet af riksdagen framkomna frågor, icke kunnat bilda sig ett bestämdt omdöme om det praktiska värdet och betydelsen af de uppslag, som gjorts i berörda motioner». Det är herr Montgomerys samt herr Jonssons i Lycksele motioner, som härmed afses. Vidare fortsätter utskottet: »Under sådana förhållanden finner sig utskottet icke böra tillstyrka någondera af dessa motioner, utan anser det vara klokast, att Riksdagen med afseende å omfattningen af de fortsatta undersökningarna och planen för desamma för närvarande ansluter sig till Kungl. Maj:ts förslag.» För min del har jag redan för länge sedan bildat mig ett omdöme om denna sak, och jag tycker, att äfven utskottet skulle kunnat klargöra för sig densamma. Den åsikt, som herr Montgomery förfäktar, sammanfaller helt och hållet med den, som jag vid föregående tillfällen uttalat i fråga om den tilltänkta inlandsbanans södra del, nämligen att man bör bereda kommunikationer åt gränstrakterna mot Norge utan att föra trafiken öfver till detta land. Denna fråga löses efter min öfvertygelse bäst därigenom, att man anlägger

bibanor, som ledas till antingen redan förefintliga banor eller till en blifvande inlandsbana längre in i landet, hvilken sträckning denna än må erhålla. Nu har Kungl. Maj:t redan tagit denna sak i öfvervägande på grund af Riksdagens skrifvelse förra året och låter naturligtvis anställa undersökningar i fråga om vissa bibanor. Jag tror dock, att det vore önskligt, att dessa undersökningar utsträcktes i den omfattning, som herr Montgomery föreslagit. Jag har här endast velat uttala mina sympatier för herr Montgomerys motion och skulle dessutom kunna instämma i åtskilligt af hvad han yttrat i sitt anförande. Utskottet har afstyrkt undersökningar i fråga om den norra delen af inlandsbanan upp till Näsberg, hvarigenom utskottet anser att en besparing uppstår på 8,000 kronor, men vill icke minska på anslaget, emedan — såsom utskottet säger — dessa medel antagligen äro behöfliga för andra med ifrågavarande utredning förenade utgifter. Jag hoppas, att dessa medel användas till det ändamål, som herr Montgomery föreslagit. Jag tror visserligen icke, att dessa 8,000 kronor räcka, men Kungl. Maj:t kan begära mer. Då jag icke i utskottet yrkat bifall till herr Montgomerys motion, vill jag ej heller göra det nu, utan ansluter mig till utskottets kläm, men har velat uttala mina åsikter beträffande herr Montgomerys motion.

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

Efter härmed slutad öfverläggning gjorde herr vice talmannen, som öfvertagit ledningen af kammarens förhandlingar, i enlighet med de under öfverläggningen framställda yrkandena propositioner, först på bifall till hvad utskottet i förevarande punkt hemställt samt vidare därpå att kammaren skulle bifalla den af herr Montgomery i ämnet väckta motionen; och förklarades den förra propositionen, hvilken förnyades, vara med öfvervägande ja besvarad.

Punkten b).

Herr Bergström: Den föreliggande frågan är enligt mitt förmenande af större innebörd, än som framgår af vare sig Kungl. Maj:ts proposition eller utskottets betänkande, och jag anhåller därför om några ögonblicks uppmärksamhet från kammarens sida för att framlägga min uppfattning från några helt och hållet eller delvis oberörda synpunkter. Den regering, som först framlade proposition om inlandsbanan, uttalade som sin bestämde mening, att den södra delen borde byggas först, emedan den skulle bli den mest rentabla. Den nuvarande regeringen vill bygga en bit mellan de norra tvärbanorna af samma skäl. Då *all* erfarenhet hittills visar, att banornas närmast exporthamn belägna delar lämna bästa inkomsten, så saknas nog ej anledning att dela den första meningen, som oförtydbart påvisar en öfverblick af hela företaget, en öfverblick, hvilken man har svårt att spåra i det nu framlagda förslaget.

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

Häremot kan ju ock med fog invändas, att bättre och fullständigare utredningar nu föreligga, än hvad först nämnda regeringen kunde ha att tillgå och att dessa utredningar föranledt framläggandet af den föreliggande kungl. propositionen. Ja, det är sant, men utredningar kunna också behöfva synas i sömmarna och mera tid lämnas härför, än Riksdagen nu erhållit för inlandsbanefrågans granskning. För att påvisa, huru t. o. m. verkställda utredningar kunna användas, tillåter jag mig från malmfältsfrågan anföra ett exempel, som ju kan vara rätt belysande. Hans excellens statsministern lämnade i debatten om denna fråga den upplysningen, att Tysklands malminport härifrån endast var en adertondel af dess förbrukning. Om detta är sant, hvarom jag är fullt förvissad, så hade dock därjämte bort tagas i betraktande, att importmalmen håller omkring 70 % järn och den egna blott omkring 35 % och att sålunda den återopade malminporten representerar en niodel af hela Tysklands järntillverkning. Härtill kommer dock ytterligare, att den uppgörelse med malmbolaget, för hvilken hans excellens då pläderade, afsåg en möjlig ökning af vår malmexport till Tyskland till mer än dubbla den siffra han använde, hvarigenom importen från oss kan komma att utgöra omkring en fjärdedel af hela Tysklands järnbehof.

I det sammanhang, hvari anförandet förekom, torde det vara klart för enhver, att denna senare siffra skulle haft en helt annan betydelse än den det oakadt riktigt på grund af utredning anförda.

Hans excellens yttrade också i samma debatt, om jag minnes rätt, sin förvåning öfver huru man kunde fästa afseende vid teoretiska personers mindre vederhäftiga meningar, då man hade praktiskt folks på erfarenhet grundade åsikter att stödja sig vid. För mig synes den saken ganska naturlig. Den praktiska erfarenheten, den representerar hvad som har varit och är, den representerar således på sätt och vis stillastäendet; men denna praktiska erfarenhet systematiserad, det vill säga vetenskapligt behandlad, den påvisar ej blott, och mera öfverskådligt, hvad som varit och är, utan äfven utvecklingens riktning framåt och ger anvisning om äfven bästa vägen härför. Den befinner sig, om jag så får säga, på ett högre plan. Att hans excellens ej heller själf vid uppgörelsen med malmbolaget hållit på den uttalade meningen i realiteten, därom vittnar den mångsidiga omtänksamhet i förhållande till den sannolikaste utvecklingen och dess kraf, som i så anmärkningsvärd grad karakteriserar uppgörelsen.

Anledningen, hvarför jag tagit mig friheten beröra detta, är den analogi, som råder i de båda stora ekonomiska frågorna om grufvorna och inlandsbanan. Med afseende på den senare är dock af ännu större vikt och kanske också svårare att komma till riktig föreställning om hvad framtiden bär i sitt sköte. Men att blott utgå från hvad som är måste här vara ännu långt mera vilseledande, då ju meningen med banan är att åstadkomma en häfstång, som skall

nyskapa utveckling, där den förut ej funnits, och återställa den, där den dött ut af brist på de pulsådorr, som samfärdsmedlen utgöra synnerligast i vår tid. Här får man ej ens hufvudsakligen se till hvad som finnes, här är hufvudsaken att bilda sig en möjligast riktig föreställning om hvad som just genom denna mäktiga häfstängs tillkomst kan göras, hvad som under banans dragning i ena eller andra riktningen kan komma att ske.

Säga hvad man vill; en af de stora tankar, som ligga till grund för inlandsbanan, är att genom denna förbinda våra storartade malm tillgångar med de ej mindre värdefulla bränsletillgångarna. Ingen nekar till, att om detta låte sig göra och på ett sätt, som möjliggjorde en väsentligt utökad järnindustri i landet, så vore därmed ett af de stora målen vunnet. Hvar ha vi ens ett försök till utredning härom? Icke kan man i det afseendet återopa öfveringenjör Brinells yttrande i sammanhang med malmfrågan, ty detta omfattar en hel del redan föräldrade meningar och är för öfrigt i fackkretsar i all hufvudsak vederlagdt.

Norra delen af inlandsbanan påstås vara en viktig strategisk bana. Men samtidigt som vi bygga den, ordna vi oss för all vår fredliga samfärdsel öfver det land, efter hvars gräns, så att säga, banan bygges, och göra oss därigenom i ekonomiskt afseende helt beroende af detta land. Jag kan ej förstå sammanhanget och meningen häri. Man har icke ens gjort sig besvär med att påvisa, huru vi skulle ordna det för oss, om Norge komme i sådan konflikt med främmande stater, att vår utförsel öfver Narvik och Trondhjem omöjliggjordes. Då vi i och med inlandsbanan skulle få tvenne utfartsvägar från grufvorna till svenska hamnar, så borde det väl ej vara alltför stora anspråk från Riksdagens sida att få utredd möjligheten utaf att kunna låta exporten fortgå öfver svenskt område och svenska hamnar, och om sådan möjlighet finnes, hvilka ändringar af banor, lastplatser och material en dylik omkastning i trafiken kräfver samt hvilka utgifter från såväl statens sida som möjligen från malmbolagets härför erfordras. Man må ej tro, att det är lämpligt eller ens möjligt för oss att vid en dylik eventualitet lägga armarna i kors. Bolaget äger rätt enligt nu träffadt aftal med staten att årligen utfrakta 3,500,000 ton malm, och då redan nu försäljningar gjorts till c:a 20 kronor per ton, så är all sannolikhet för att hela vår malmexport kommer att ingå i handelsbalansen med summor, som tillsammans ej torde komma att understiga 100,000,000 kronor per år, ett belopp, som är väl värdt att icke lämna ur räkningen, och som icke borde glömmas vid sidan af äfven de omsorgsfullaste kalkyler rörande lokaltrafikens förhållanden.

Man talar om kulturella intressen mot finska gränsen, och man gör, för att tillgodose dessa, stora uppoffringar på kommunikationer, kyrkor och skolor. Jag vill ej påstå, att man där offerar för mycket, och jag vill ej väga materiella och andliga värden mot hvarandra. Men hvad ha vi i själfva verket där att förlora och hvilken risk

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ano. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

att där göra förluster, jämfördt med utefter Norges gräns söder om Ströms vattudal?

Gränsen efter Norge är till en början omkring dubbelt så lång. Genom jordmån och klimatiskt fördelaktigare förhållanden är befolkningen redan talrikare, och produktionen kan uppdrivas och befolkningstätheten stiga i mycket högre grad. Härtill bör i ej oväsentlig mån komma att bidraga mineralförekomsterna, som, på grund af geologiska förhållanden och hvad man redan i dessa nuvarande obygdar känner med afseende å inmutningar, synas förekomma i ett enda sammanhängande fyndighetsbälte, det största i vårt land, mellan vestkusten, om man medräknar fältspater och quartz, och upp till Ströms vattudal efter norska gränsen. Det är de ekonomiska resurserna, som betinga bygdernas utveckling och betydelse och binda deras intressen och för den ekonomiska utvecklingen är såväl här som annorstädes ett väsentligt villkor billigast möjliga förbindelser med världsmarknaden och ej med det öfriga egna landet. Denna förbindelse anvisar naturen själf öfver Norge och norska hamnar med hjälp af norsk skeppsfart och norsk affärsföretagsamhet. Mänsklig kortsynthet kan korsa dylika naturens bud inom vissa gränser, men behofven och konkurrensen skapa dock sådana, som ej ostraffadt kunna öfverskridas. Vi sakna ej själfva exempel härpå. Dalarne hade goda järnvägsförbindelser med Göteborg, Kristinehamn, Stockholm och Getle, men alla dessa voro relativt dyra för utfrakten af dess produktion på världsmarknaden, och ett energiskt arbete sattes därför i gång för en genare och billigare utfart öfver Norge. Men detta lands arbete för skilsmässa från Sverige skapade svårigheter, och därjämte ingåfvos förhoppningar om ny utfartsväg till närmare och billigare västkusthamn än Göteborg — om just den södra delen af inlandsbanan — hvarigenom planerna på utfart öfver Norge öfvergåfvos. Men kan någon föreställa sig, att icke arbetet återupptages och af behofvet och konkurrensen kräfvos med allt större styrka, om icke kortare väg till svensk hamn än de befintliga kommer till utförande i enlighet med gifna förespeglingar? Jo, helt visst och oeftergifigt, och samma arbete kommer att väckas till lif och tvinga sig till resultat med en naturlags nödvändighet i hvarje bygd, som ligger på något afstånd väster ut från den blifvande inlandsbanan. Tvärbanor i nordväst-sydostlig riktning, aflägsnande produktionen från världsmarknaden, komma ej för annat än en kortare tid att förhindra detta, och hufvudbanan från norr till söder kommer att bli den gräns, dit norska intressen och norskt inflytande komma att sträcka sig. Det finnes blott en mening här om i de västra gränsbygderna, som nu så varmt känna sig bundna vid det gemensamma fäderneslandet, men som komma att känna sig förskjutna, om deras berättigade vädjan ej finner förståelse och deras förhoppningar grusas. Risker här är till och med större än efter den nordliga gränsen, och att undvika denna risk kräfver inga offer.

Det har varit ifrågasatt från Riksdagens, från regeringens och från myndigheters sida att för inlandsbanedriften använda elektrisk kraft. Förslag framlägges nu om att börja bygga en bana, som skulle blifva en del af inlandsbanan utan att någon sorts utredning föreligger i detta afseende. Enligt meddelande, som varit gjordt, kan en elektrisk bana göras med mindre tung öfverbyggnad och med större stigningar m. m., som i hög grad förbilligar anläggningen utan olägenhet för trafiken. Är nu meningen att bygga banan för så hög kostnad, som ångdriften kräfver, och sedan komma med ytterligare anläggningar och omkostnader för elektrisk drift, omkostnader, om hvilkas belopp man nu ej ens låter oss få en antydning? Att de för hela banan ej komma att understiga några tiotal millioner kronor är dock uppenbart, och om man då jämför detta med de motiv, som anföras för att nu bygga bandelen Östersund-Ströms vattudal och *framför* andra alternativ, framkallas oemotståndligt tanken på silandet af mygg och sväljandet af kameler.

En bland de frågor, som mest energiskt återupprepas och detta med full rätt, är, huru man, om man drager den sydliga delen af inlandsbanan långt i väster, skall kunna undvika att få exporten dragen öfver åt Norge på redan befintliga banor dit, till skada för svensk handel och svensk sjöfart? Äfven denna fråga bör klart och bestämdt utredas och på ett sätt, som lämnar tillfälle till offentlig kritik, innan åtgärder fastslås, som sedan binda händerna. Beröendet af en frammande makt, på hvars utrikesförhållanden vi ej kunna öfva inflytande, bör helt naturligt undvikas. Men föreligger med afseende härå ens en tanke från vederbörandes sida? Och dock finnes helt visst många antagliga och möjliga utvägar att lösa frågan. Jag vill här taga mig friheten att påvisa en. Om Glafsforden eller ännu hellre Fryken göres tillgänglig för atlanterångare, så kan icke ett kilogram gods gå öfver Norge. Man skapade på samma gång stora hamnområden, lämpliga för industri, upplag och omsättning, som utan befästningar voro oåtkomliga för fiender. Blevne Torsby tillgängligt för atlanterångare, finge ej Östersund längre till denna hamn, än Domnarfvet nu har till Göteborg, och hvad detta innebär för utvecklingsmöjligheter för trakterna söder om Storsjön med dess kraft-, bränsle- och mineraltillgångar torde här ej behöfva framhållas. Man talar om att nedlägga tiotal millioner på västkusthamnar, men vore då ej bättre att nedlägga dem på nämnda sjöled, som på grund af Vänerns storlek och Frykensjöarnes djup kan anses trafikabel samma tid af året som Göteborg? Att man det oaktadt ej kan afvara en järnväg Torsby—Västkusten torde vara uppenbart, då redan en tilltänkt bibana från Bergslagsbanan uppåt Dalsland anses kräfva utläggningen af dubbelspår mellan anknytningspunkten och Göteborg.

Läget af inlandsbanans nordligare del, så långt den har de stora fjällsjöarna väster om sig, bestämmes af naturen själf, äfven om man af strategiska skäl sökt draga den ur den naturliga och

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.*

*Anslag för
yttorligareun-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

ekonomiskt fördelaktigaste riktningen, men när man norrifrån passerat dessa sjöar och kommer förbi Ströms vattudal, börja redan meningarna på att dela sig. Här äro också trenne hufvudriktningar föreslagna. En, som går på östra sidan, en, som går på västra, och en, som pekar midt på Storsjön. Af dessa tre tvekar ej regeringen att förorda den mellersta såsom en första länk i inlandsbanan, och ingen torde ha mindre befogenhet att såsom sådan komma i åtanke än just denna. Som hufvudsakligt stöd för dess tillkomst åberopar också regeringen lokalintressen och för detta måste man hålla regeringen räkning. Ty då väl inlandsbanan enligt allas mening bör utdragas så långt, att den råkar det befintliga bansystemet söder om jämtlandstvärbanan, så ligger det i sakens natur, att man skall gå antingen på ena eller andra sidan om Storsjön och icke midt på den. Det föreligger visserligen utredning om att också Östersundslinien skulle bli den billigaste, men det är här som med malmen, och man har glömt att i sammanhanget medtaga hvad ett dubbelspår kostar mellan Östersund och anknytningspunkten till tvärbanan från söder. Man har blott nämnt detta i samband med de strategiska utlåtandena, men icke i samband med kostnaderna. Om man ser företaget i sin helhet och tänker på att med inlandsbanan bereda kortaste utfartsväg för våra största kända exportabla godsmassor, malmerna, till ständigt öppen svensk västkusthamn, uppfyller efter nuvarande stakningar den östra linien bäst detta villkor och själfallet bättre än Östersundslinien. Godsproduktionen efter norra delen af inlandsbanan är ej af den beskaffenhet, att den vare sig konsumeras eller stannar i Östersund. Om det skall vara någon mening i att underlätta transporten för detta gods, måste man sålunda tänka tanken ut till exporthamnen, och hvilken blir denna? Jo, med nuvarande trafikutredningar och förhållanden Trondhjem, därom råder väl ej tvifvel, och att Östersundslinien framför den östra premierar exporten på Trondhjem och fastslår denna premiering af hela norrlandsproduktionen, tills äfven södra bandelen i sin helhet blir ordnad, det ligger ju i öppen dag. Men hvarken den östra- eller Östersundslinien ha fördelen utaf att rationellt och i full utsträckning tillgodogöra Jämtlands siluområden samt bevara svensk bygd och svensk befolkning åt Sverige, hvaremot den västra leden skulle, att döma efter kartan, kunna förutom att också göra detta bli den kortaste till exporthamn, om den droges rakast möjligt mellan Särna och Mattmar. Hans excellens statsministern yttrade, efter hvad tidningarna haft att förmåla, för ej länge sedan vid ett möte med sjöfartsnäringsens representanter och med fosterländsk värme, att hvarje nytt fartyg var en tillökning af den svenska jorden. Genom att draga banan västligt och på det sätt, som jag nyss nämnt, förvärfvas så mycken svensk jord för svenskt inflytande utan ringaste kostnad, att om hela den svenska flotta kunde samlas, som funnits från vikingatiden till nu och uppställas på detta område, skulle den dock blott betäcka en ringa bråkdel däraf. Under

sådana förhållanden synes mig, som om en fullständigare och mera opartisk undersökning af en västlig linie förbi Storsjön också hade stora skäl för sig, innan man beslutar ett påbörjande af byggnaden. Öfver Östersund blir utfarten för hela produktionen efter inlandsbanan längst, antingen den går öfver Sundsvall, söder ut eller åt Trondhjem, och denna linie synes mig knappt ha annat skäl för sig, än att landshöfdingeämbetet är förlagdt till Östersund och att järnvägen också då bör dragas däröfver liksom på sin tid öfver Traslånda. Att öppna ny bana från Östersund norrut, det är att från svensk sida göra hvad göras kan för att *vinga* trafiken öfver Trondhjem och under byggnadstiden skapa af Trondhjem hvad Göteborg är för södra västlandsproduktionen, en plats, som söker att bevisa omöjligheten af annan exporthamn och som gör allt för att motarbeta uppkomsten af en dylik, och gör det med medel, erhållna från de bygder, hvars kommunikationsintressen den motarbetar.

Då inlandsbanan är det största produktiva företaget, som staten ägnat allvarlig uppmärksamhet, så är helt naturligt också stora ekonomiska intressen förbundna därmed. Regeringen har uppställt vissa villkor, såsom markupplåtelse m. m. för banan, där den skall framdragas. Kan man anse ens utredningen härom tillfredsställande och så, att den bör fastslås för hela byggnaden? Mig förefaller af många skäl, som om staten särskildt har hade anledning att kräfvat någon del i markernas och produktionens värdestegring för att därigenom nedsätta hela kostnaden för banans tillkomst.

Af hvad jag här anfört synes mig påtagligt, att Riksdagen ej nu vare sig kan eller bör fatta beslut om byggnadsarbetets påbörjande på inlandsbanan i enlighet med af Kungl. Maj:t framlagdt förslag. Tiden är för kort för Riksdagen att sätta sig in uti denna stora fråga, och motiven, som anförts för saken, behöfva väl öfvervägas och granskas, hvarförutom det är alltför många viktiga utredningar, som äro ofullständiga eller rent af saknas. Vi sakna utredningar om olika riktningars på banan inverkan på våra viktigaste utvecklingsområden, vi sakna utredning om, huru och genom hvilka medel vår alltjämt tyngre vägande norrlandsproduktion skall kunna betjänas genom egna järnvägar, i händelse utfarten stänges öfver Norge. Vi veta ej, om det är meningen att ombesörja driften på banan med elektricitet eller ånga och ha ingen den minsta utredning om kostnaden och trafikförhållanden i ena eller andra fallet. Vi veta ej, om trafiken i sin helhet kommer att draga sig öfver norska hamnar eller icke, och hvilka medel vi under olika förhållanden ha i vår hand att i enlighet med våra egna intressen och fördelar dirigera detta. Hvad vi dock bestämdt kunna förutse och det t. o. m. utan utredning, det är, att ingen bit af hela inlandsbanan kunde i första hand föreslås till utförande, som så oafvisligt tvingade till och premierade export öfver Norge som den nu ifrågasatta. Då, om för kontinuitet, statens järnvägsbyggnader böra fortsättas i vidsträcktare mån, än som blefve händelsen, om ej den nu

*Anslog för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

föreliggande bandelen genast påbörjas, kustbanorna till Piteå och Skellefteå utan olägenhet kunna motsvarande forceras, kan jag ej finna några skäl förebragta, som tala för bifall till utskottets förslag. Att arbetets påbörjande uppskjutes ett år behöfver ej framflytta hela norra bandelens färdigblifvande, och hemställer jag därför om bifall till herr Olséns reservation.

Med hvad jag yttrat afser jag ingalunda att uttala ett klander mot regeringen, på hvilken man ej kan uppställa kraf, hvars fyllande öfverstiger mänsklig förmåga, och icke heller mot järnvägsstyrelsen, som är pressad af Riksdagen med afseende å ena sidan kraf på alla möjliga fördelar för trafikanter och å andra sidan på att järnvägarna skola lämna högsta möjliga afkastning och därigenom tvingas till den speciellt järnvägsfinansiella åskådning, hvaraf dess arbete för inlandsbanan bär så tydlig prägel och hvilken blott är ett moment i de betingelser, som tillsammans kunna motivera banans tillkomst.

Herr Bildt: Den fråga, herr talman, som i afton föreligger, skulle alltså vara början till det stora nationella företaget: inlandsbanan, ty om den icke är det, skulle väl ett yrkande på denna jämtländska lokalbana icke förmå samla så särdeles många röster. Härmed hafva vi alltså tagit första steget till inlandsbanan, men ingen vet egentligen, huru det är. Vi hafva kanske ej tagit mer än första steget, men antagligt är väl, att det är fråga om hela banan. Borde man icke då tänka något på de ekonomiska synpunkterna? Den utredning, som föreligger i utskottets betänkande, är af följande lydelse: »Angående sättet för anskaffande af det under b) omförmälda anslaget 2,000,000 kronor kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.» Det är den ekonomiska utredning, vi hafva för att fatta beslut rörande en bana, hvilken kommer att kosta ett ganska afsevärdt belopp. Låtom oss säga, att den af kungl. järnvägsstyrelsen är beräknad till i rundt tal 150,000,000 kronor, men vi hafva erfarenhet i fråga om sådana kostnadsförslag, att de öfverskridas högst betydligt. Vi hafva erfarenhet i detta afseende i fråga om banan mellan Gellivare och Riksgränsen. Hvad man kan vänta från Bohusbanan i detta afseende veta vi ännu icke, men det skulle vara förvånande, om den skulle kunna blifva färdig för det belopp, som Riksdagen från början anslagit för densamma. Jag undrar, om man räknar alltför mycket fel, om man säger, att kostnaderna för inlandsbanan komma att uppnå ett belopp af 200,000,000 kronor, kanske något mer. Detta betyder en ökning af statsskulden med möjligen öfver 200,000,000 kronor. Huru står det till med banans rentabilitet? Därom veta vi ingenting. Hvad den här föreliggande delen af banan beträffar, har man den förhoppningen, att den skall bära trafikkostnaderna. Detta motsvarar en ganska blygsam ränta, men det är också endast en förhoppning. I alla händelser måste det åtgå en afsevärd tid, innan man kan tänka sig,

att någon ränta och amortering på inlandsbanan skall kunna begynna att erläggas. Under denna tid åtminstone måste naturligtvis dessa kostnader på en eller annan väg tagas af skattemedel. Man må kalla det huru som helst, men de komma att uttagas i skatteväg. Borde man icke något se på rentabilitetskalkylerna? Förefinnas öfver hufvud taget några sådana? Offentliggjorda hafva de åtminstone icke blifvit. Männe det icke vore skäl att dröja med ett så storartadt företag åtminstone ett år, under hvilken tid man kunde hoppas få se offentliggjorda de kalkyler, som kunna finnas rörande banans rentabilitet. Nu vet man om denna sak intet, utan det hela ligger i skumrasket. Vådan af att uppskjuta beslutet ett år kan jag icke finna vara så synnerligen stor, ty ett företag, som sträcker sig öfver en så lång tid, kan man utföra hastigare eller långsammare, sedan man väl fattat beslut, men det gäller, tror jag, att något tänka sig för, innan man tager det steget. Det torde sålunda vara nödvändigt, att de kostnadsförslag, som föreligga, få undergå en verklig och ordentlig granskning. Den granskning, som anstälts af den här lilla delen af det föreliggande företaget, har visat, att det allt var åtskilligt att anmärka mot denna undersökning. Det stämmer icke riktigt, och det har också järnvägsstyrelsen vidgått. Det är ju också naturligt, att, då arbete skall bedrivas i obygderna så hastigt, det ej kan blifva tillfyllestgörande. Om man skall tänka sig få till stånd ett stort nationellt företag, är första villkoret för att lyckas däri att hafva en ordentlig kostnadsberäkning, utan hvilken det torde komma att sluta med ett fiasko.

Herr talman! Jag anhåller få yrka bifall till herr Olséns reservation.

Herr Enhörning: En ärad talare på värmlandsbänken hade ett långt anförande, hvori han yttrat åtskilligt, som nog borde besvaras, men vid denna sena timme är det omöjligt inlåta sig på allt, han yttrade. Han befarade emellertid, att vårt grannland i väster kunde komma i sådant förhållande till andra makter, att vi icke skulle kunna begagna oss af Narvik såsom exporthamn. En sådan möjlighet är ju icke utesluten, men genom byggande af inlandsbanan, hvilket han icke nu kunde vara med om, kan man ju i alla fall öka exporten af de norrländska malmerna. Om man tänker sig en bana dragen från Östersund upp till tvärbanan i norr, finnes ju den största möjlighet för att föra malmen ned till en hamn vid vår östra kust, och i så fall synes mig Sundsvall särdeles lämpligt. Det skulle vara så mycket lyckligare, om en sådan möjlighet finnes, som ju i framtiden banan kunde drivas med elektricitet, och man med Sundsvall såsom exporthamn kan bedriva exporten betydligt längre såväl höst som vår, än det kan ske i Luleå. Såsom regel kan man säga, att man två månader längre på hösten och två månader längre på våren kan skeppa ifrån Sundsvall än

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

*Anslag för
ytterligare un-
äersökningar
ang. den s. h.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

från Luleå, och redan den ökningen af tiden under fyra månader af året betyder en ganska stor ökning af malmexporten.

»Ingen bana», yttrade äfven samme talare på värmlandsbanken, om jag förstod honom rätt, »har mindre befogenhet än den föreslagna». Men detta måste jag lifligt protestera emot, ty enligt hvad jag själf känner om de trakter, som banan skall genomlöpa, och enligt hvad utskottet äfvensom alla i ärendet hörda myndigheter yttrat, är denna del af banan den, som högst antagligt redan från början kommer att bära sig. Redan nu råder en mycket stor trafik i synnerhet till Hammerdal och Ströms vattudal. Alla, som någon gång besökt dessa trakter, måste förvåna sig öfver, att man hittills kunnat reda sig med de landsvägar, som nu finnas. Kommer banan till stånd, är jag för min del lifligt öfvertygad om, att denna del af banan kommer att bära sig, äfven om den icke utsträckes längre mot norr, och under sådana förhållanden anser jag, att regeringen vidtagit en mycket klok åtgärd, då den föreslagit Riksdagen att börja med byggande af denna del af den stora inlandsbanan.

Den ärade talaren nämnde också någonting om, att man bör genom beräknad jordvärdestegring i de trakter, där banan skall framdragas, minska kostuaden för den blifvande banan. Därmed har han väl icke kunnat mena allvar. Då tvärbanan genom Jämtland byggdes, anslog Jämtlands läns landsting 900,000 kronor och, om jag icke minnes orätt, Östersunds stad 100,000 kronor, således tillsammans 1,000,000 kronor, förutom jordupplåtelsen, och uttaxeringen till följd af detta åtagande figurerar ännu på debetsedlarna där uppe i Jämtland. Det skulle väl under sådana förhållanden icke vara rimligt att fordra, att jämtlänningarna, förutom nödig jord för banan, skulle släppa till stora belopp i och för beräknad jordvärdestegring. Jag kan icke tänka mig detta vara allvarligt menadt. Norrland har redan hittills genom att det fått släppa till den jord, som järnvägarna där upptagit, mer än andra delar af vårt land bidragit till de järnvägar, som det erhållit.

Denna bana kommer ju att utgöra en länk af det stora fosterländska företaget, inlandsbanan, och det förvånar mig därför, att den siste ärade talaren fann förslaget så otillräckligt utredt, att han ansåg det rådligt uppskjuta påbörjandet ännu ett år. Jag tror för min del, att det kan ligga fara i dröjsmål och vill därför tillstyrka bifall till utskottets hemställan. Det förvånar mig så mycket mer, att ett sådant förslag kunnat framkomma från den sista ärade talaren, ty inlandsbanan är ju afsedd att bli en, kanske i hufvudsak, militärbana, och under sådana förhållanden bör det väl för alla militärer, men i synnerhet för den siste ärade talaren, vara af största betydelse, att denna bana så fort som möjligt kommer till stånd.

Jag vill med anledning af den sena timmen icke upptaga herrarna längre och yrkar därför, herr grefve och talman, bifall till utskottets hemställan.

Herr von Stapelmohr: Jag skall icke upptaga tiden med att söka följa herr Bergström i hans långa nationalekonomiska betraktelser, utan endast bemöta några få punkter af hans anförande, vid hvilka jag fäst mig.

Han började med, att, då år 1904 till Riksdagen afläts proposition om anslag till undersökning af en del af den blifvande inlandsbanan, denna undersökning afsåg endast södra delen, hvilken regeringen ansåg först böra komma till utförande, därför att den skulle lämna bästa resultatet. Detta är mycket riktigt, men Riksdagen hade en annan åsikt, ty efter motioner i båda kamrarna lämnade Riksdagen anslag till undersökning af hela inlandsbanan från västra kusten upp till Gellivarebanan. Detta gjorde Riksdagen, för att den skulle få någorlunda klargjordt, hvilka kostnader den hade att motse, i händelse banan komme att byggas. Riksdagen ville ha en bestämd grund för att bedöma, om banan borde utföras i sin helhet eller endast styckevis, eller om någon banbyggnad alls skulle företagas. Sant är visserligen, att fullständig utredning rörande hela sträckningen icke föreligger, men så mycket är dock klart, att Riksdagen kan se, hvarhän det i fråga om kostnaden pekar. Den går till omkring 145 miljoner kronor. Riksdagen har således fått hvad den önskat, eller en grund för bedömning af byggnadsfrågan. Angående en del af bansträckningen, nämligen den mellan Östersund och Ströms vattudal, är emellertid utredningen fullt klar, och rörande bandelens utgångspunkt från tvärbanan genom Jämtland och vidare sträckning norrut hafva meningarna nu stadgat sig. Jag har därmed icke velat säga, att alla meningarna enats, ty här liksom annorstädes, när en bana skall byggas, är nog händelsen, att mången vill hafva en annan riktning för att få banan närmare sin förstugukvist, men till sådana små platsintressen får man icke taga hänsyn, då det gäller anläggande af en bana, som hvilat på en stor tanke som inlandsbanan.

Herr Bergström var icke nöjd med denna del och ansåg, att norra delen från Sveg egentligen var en strategisk bana. Det är sant, att norra delen har stor strategisk betydelse, och att den är af synnerlig vikt från den synpunkten. Generalstabschefen har uttalat sig därom redan år 1904, då han säger, att en dylik bana har för försvaret af öfre Norrland en betydelse, som näppeligen kan öfverskattas, hvarför det äfven är en angelägenhet af allra största vikt, att järnvägen kommer till stånd så snart som möjligt. Det yttrandet af chefen för generalstaben har sedermera icke jäfvats af förhållandena; tvärtom har den omständigheten, att Norge ryckt sig löst från oss år 1905, gifvit ökad stöd åt hans uttalande.

Det är dock icke allenast militära skäl, som böra vara bestämmande för beslutet om banans byggande eller ej. En sådan bana har nämligen äfven andra uppgifter, som icke böra stå tillbaka för de militära. Den skall utbreda odling, där sådan saknas, samt blåsa lif i de möjligheter till utveckling af handel, näringar

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

och industri, som nu ligga slumrande. Den skall skapa nya och förbättra redan befintliga förvärfskällor samt tillvarata en del tillgångar, som nu till följd af bristande kommunikationer förspillas eller ligga ofruktbara. Banan har således en stor uppgift för orten och landet och skall göra en god insats i allmänna hushållningen; därför kan jag icke finna annat, än den bör byggas så snart som möjligt.

Riktningen af den bandel, som nu är ifrågasatt mellan Östersund och Ströms vattudal, kommer icke att på något sätt inverka på riktningen af inlandsbanan, söder om Sveg. Jag kan därför icke förstå, att man af omtanke för hvilken riktning bandelen söder om Sveg skall få vill fördröja utförandet af den nu ifrågavarande bandelen.

Jag skall endast med några ord beröra herr Bergströms yttrande om, att hufvudsakliga skälet, hvarför Östersund föreslagits som utgångspunkt, vore, att landshöfdingen bor där. Skälet är det, att centralpunkten för hela Jämtlands län är Östersund. Om banan kommer till stånd, skall den draga till sig trafik äfven från delar af Västernorrlands och Västerbottens län. Östersund med förstäder har en folkmängd af 9—10 tusen personer. Där finnas många anstalter, som äro af betydelse för befolkningen. Utom länsstyrelsen finnas där högre allmänt läroverk, högre flickskola och artilleriregemente; ett infanteriregemente skall snart förläggas dit. De flesta af landsstatens, justitiestatens, landtmäteristatens och skogsstatens tjänstemän hafva där sin bostad. Vidare är länets enda lasarett förlagdt till Östersund, och nu pågå undersökningar för att i närheten förlägga ett hospital för sinnessjuka. Den allmänna rörelsen och därmed också lokaltrafiken å banan komma att betydligt ökas.

Banan har dessutom ganska stora förutsättningar för att lämna ett godt resultat. Den går i en bygd, som har synnerligen bördig jordmån; trafikområdet har mellan 40 och 50 tusen personer; trakten, som den genomlöper, har rika skogstillgångar, praktiska flottleder och starka vattenfall. Man kan därför hoppas, att trafiken blir god. Det är visserligen möjligt, att i början trafikinkomsten icke skall öfverskjuta driftkostnaden, ehuru jag är öfvertygad om att den skall göra det, men äfven om så icke blifver förhållandet, får icke den omständigheten allena vara bestämmande i fråga huruvida inlandsbanan eller del därpå skall utföras. Om man skall fordra, att den blifvande inlandsbanan äfven under första skedet af sin tillvaro skall lämna öfverskott motsvarande statens anspråk på afkomst af nedlagdt kapital, tror jag, att man bör afvisa hela banbyggnadsförslaget på en gång och det genast; men såsom jag förut påpekat, har en inlandsbana större och högre stående mål. I fråga om trafikberäkningarna får man icke glömma, att trafiken på denna bandel kommer att betydligt inverka på trafiken på redan befintliga bandelar, ty på dessa kommer naturligtvis att framgå en mängd gods, som icke skulle gå fram där, såvida icke denna bandel komme till

stånd. Trafikiinkomsten af andra statsbandelar skall väsentligt ökas; och detta bör tagas i betraktande.

Herr Bergström nämnde, att om banan drages från Östersund, kommer exporten att gå öfver Norge och icke öfver svensk hamn. Jag vet icke, om herr Bergström varit i Jämtland; har han varit där, skulle han hafva mera klart för sig, att så icke skall bli förhållandet, som han antagit. Östersund ligger cirka 18 mil från Sundsvall och ungefär lika långt från Trondhjem. Enligt de beräkningar, som gjorts angående utförselkostnaderna för plank, bräder och trämassa, blifva dessa kostnader ungefär desamma, om exporten sker öfver Trondhjem eller öfver Sundsvall. Den omständigheten, att Trondhjem har öppet vatten hela året om, gör, att redan nu en del trävaror från stationer öster om Östersund går öfver Trondhjem och icke öfver Sundsvall. Icke blott frakten, utan äfven möjligheten att få ut godset lätt spelar en stor roll vid export, i synnerhet af trämassa i mindre kvantiteter. Det är således icke riktigt hvad herr Bergström yttrat därom, att linien, dragen öfver Östersund, tvingar till och premierar export öfver Norge.

Alla de ytterligare undersökningar, som herr Bergström påfordrat, skola endast onödigt fördröja påbörjandet af den från många synpunkter högeligen viktiga inlandsbanan.

Jag skall icke upptaga tiden mera, men tillåter mig dock påpeka hvilken betydelse Östersund har för försvaret. Den nuvarande chefen för sjätte arméfördelningen har i en skrivelse till en järnvägskommitté, som stadsfullmäktige i Östersund tillsatt, framhållit detta. Jag skall icke läsa upp hela skrifvelsen, utan endast en del, däri han anför följande:

»Under hvarje krig i Norrland blifver staden Östersund, med sitt skyddade läge inuti landet, en upplagsort af betydelse. Där ligger redan ett ammunitions- och gevärsförråd och där måste under ett krig upprättas magasin af alla slag, bagerier och slakterier. Där bör och inrättas sjukhus för härens sjuka och sårade. Föres kriget i Norrbotten, är stadens läge visserligen något aflägsat, men Östersund är i alla fall den första och enda stad, som beröres af den tryggade inlandsbanan, och detta är af ej ringa vikt till följd af de resurser, som där finnas.»

På grund af hvad jag nu anfört och med fäst afseende å utskottets motivering för sin hemställan, ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag i föredragna punkten.

Friherre Åkerhielm: Då jag hör till dem, som undertecknat den föreliggande motionen af herr Bergström m. fl., anhåller jag att i korthet få angifva skälen för denna min ståndpunkt.

Den bana, om hvilken i denna punkt är fråga, är, enligt hvad som uttalas i Kungl. Maj:ts proposition, afsedd att utgöra en länk i den inlandsbana, om hvilken så mycket tal har varit och om hvars tillkomst så varma önsknings hafva blifvit framställda. Det har

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

*Anslag för
ytterligareun-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan
m. m.
(Forts.)*

då förefallit mig egendomligt, att man nu skulle fatta beslut om en viss del af banan, innan ännu en fullständig utredning om denna bana föreligger, innan man vet, mellan hvilka orter den skulle komma att gå, och innan man ens vet, om öfver hufvud taget banan någonsin kommer till stånd.

Det har icke undgått min uppmärksamhet, att i den kungl. propositionen äfven angifvits ett annat skäl för denna bana, nämligen att den skulle vara af betydelse såsom lokalbana och komme att väl bära sig såsom sådan. Jag vågar dock nästan taga för gifvet, att, om här endast vore fråga om att anlägga denna bana såsom lokalbana, den icke skulle hafva stora utsikter att vinna Riksdagens bifall. Den går nu under den flaggan, att den skall vara en länk i inlandsbanan, och man måste väl utgå därifrån, att den icke seglar under falsk flagg.

Det kan efter min uppfattning icke ligga den ringaste fara i att uppskjuta beslutet om denna bandel till nästa riksdag, då det ju ställes i utsikt, att då en fullständig utredning skulle föreligga. Och om ett beslut rörande denna järnväg nästa riksdag kommer till stånd, lär det väl icke möta något hinder att påskynda dess byggande, så att någon tidsförlust icke uppstår därigenom, att man nu icke fattar beslut i frågan.

På dessa helt kort uttalade skäl ber jag att för min del få ansluta mig till den af herr Olsen m. fl. afgifna reservationen.

Herr Tamm, Hugo: Herr talman! För mig har denna fråga en helt annan betydelse än vare sig en räknefråga eller andra, om jag så får säga, spekulativa funderingar. För mig är det en bana, som har, såvidt jag kan se, lyckats i hög grad samla det svenska folkets intresse. Den har nämligen först och främst det ändamålet att öppna den stora trakt, som heter Norrland, att öppna den, så att den kan lättare komma i förbindelse med det öfriga Sverige och tvärtom, och så, att icke hela denna stora del af det egna landet skall ligga såsom en jämförelsevis öde trakt, där det visserligen bor människor, men där de äro långt skilda från den öfriga svenska kulturen. Detta har för mig varit det ena, höga målet med denna bana. Det är troligt och antagligt, att den äfven kommer att öppna och visa hän på resurser, som vi ännu icke hafva reda på, men detta är för mig en mindre fråga.

Det är äfven ur en annan synpunkt, som jag med glädje sett, att denna bana till sig dragit folkets intresse. Vi hafva hittills, åtminstone ända tills i dag, hört, att denna bana vore synnerligen viktig i militäriskt hänseende för att försvara vår norra gräns. Jag kan därför icke neka till, att det förnams såsom en kall hand, när jag hörde chefen för generalstaben hålla sitt anförande, som gick i den riktningen, att det är icke så noga med detta; åtminstone kunna vi »uppskjuta frågan». Hans skäl voro heller icke starka. Det är icke endast inom järnvägsstyrelsen, som kalkylerna varit galna och oriktiga; det finnes, tror

jag, äfven andra verk, som stå den talaren närmare, som hafva att framvisa liknande felaktiga kalkyler. Är denna bana icke en försvarsbana och i detta hänseende af vikt, att den bygges; då vore väl, om vi därom fått förut klart besked från dem det vederbör, men är den det fortfarande, så kan nyss fällda uttalande från chefen för generalstabens ej underlåta att väcka förvåning. Han och jag tyckas nu hafva olika mening; hvar och en må dock stå för sina åsikter med fullt ansvar för sina åsikter. Emellertid är jag öfvertygad om, att ännu hysa vi i Sverige den tron, att denna bana, och äfven dess norra del, både är och kan blifva af vikt för vårt fosterlands försvar.

Här har nu anmärkts, att man kan vänta. Men hvarför skall man vänta, om man för öfrigt är färdig och villig att göra denna uppoffring för ifrågavarande ändamål? Hvarför skall man då vänta och bida? Om denna del af banan kan icke råda stor tvist, att den är en del, som måste ingå i föreningslänken mellan norr och söder. Och då detta icke kan blifva en ekonomisk bana, så är det ju bättre, att man börjar med den del man har klar än att vänta på den dag, som aldrig lär komma, när alla äro ense om af hvilka delar för öfrigt denna bana skall bestå.

Detta har varit mitt skäl att tillstyrka banans påbörjande redan nu, och jag vill därför, för att icke längre upptaga tiden, anhålla om bifall till utskottets hemställan.

Herr Bildt: Herr talman! Trots den sena timmen skall jag våga att inlägga en protest mot den ärade ordförandens i statsutskottet uttalande, att det icke skulle vara tillåtet att uttala sin mening såsom representant, därför att man bekläder en tjänsteställning på ett område, där man skall yttra sig. Jag tror icke, att detta är förhållandet. Såsom tjänsteman torde jag svara inför Kungl. Maj:t och såsom representant inför dem, som hafva sändt mig hit. Men jag behöver icke taga order från statsutskottets ordförande, huru jag skall rösta, eller mottaga några admonitioner om den conduite jag har att iakttaga. Då emellertid herr ordföranden yttrade, att man borde hafva tagit de strategiska förhållandena i betraktande, skall jag be att få nämna några ord om dem.

Utskottet har framhållit, att den linje, som är den i strategiskt hänseende fördelaktiga, icke ens bör undersökas, och då torde det kanske icke vara så mycket kvar af den stora betydelse för försvaret, som inlandsbanan skulle hafva. Det torde icke vara lämpligt att här resonera om de strategiska förhållandena i öfrigt, men så mycket kan man väl säga, att en bana må vara huru nyttig för försvaret som helst, så kan man icke slå fienden med denna bana; därtill fordras trupper. Och dessutom, när vi komma upp på 200 millioner ökad statsskuld, så är det också ett försvarsintresse. Sveriges motståndskraft blir därigenom så mycket minskad, att det väger i vågskålen ganska betydligt, ty det är icke blott dessa strategiska järnvägar, som betyda något, utan man måste också räkna med folkets kraft. Jag har för öfrigt icke hört talas om någon järnväg i vårt

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan:
m. m.
(Forts.)*

*Anslag för
ytterligare un-
dersökningar
ang. den s. k.
inlandsbanan*

*m. m.
(Forts.)*

land, som icke de, hvilka önska att få den, kalla för strategisk och där man icke vänder sig mot de militära myndigheter, som försöka att reducera dess värde till hvad den faktiskt har inför en opartisk pröfning.

Jag vidhåller, herr talman, mitt yrkande om bifall till herr Olséns m. fl. reservation.

Herr Tamm, Hugo: Jag har hittills haft den tron, att samma person skulle afgifva samma uttalande, vare sig han satt som representant eller uttalade sig inför Konungen. Men den saken skall jag lämna.

Hvad utskottet har sagt rörande banans dragande till Näsberg rör sig icke alls om banans strategiska betydelse. Efter hvad jag nämnde i det anförande, som jag så höfligt framförde vid debattens början, har utskottet ju återtagit allt, som kunde i afseeende på Näsbergslinien tolkas som tvetalan af chefen för generalstaben. Men vi hafva dock vågat och ansett oss hafva den rättigheten att säga, att banans dragande till Gellivare är nationalekonomiskt så mycket viktigare än Näsbergsliniens strategiska betydelse, att vi förorda den förra, men detta kan väl icke alls inverka på den stora frågan om hela banans strategiska vikt. Detta lilla stycke af banan sammanhänger väl icke med den stora frågan, om det är till fördel för Sverige att hafva en bana, på hvilken från södra Sverige trupper kunna vid ett eventuellt infall transporteras till den höga norden. Statsutskottet och äfven dess ordförande ha rätt att uttala sig om chefens för generalstaben afgifna officiella uttalanden, och hvarje riksdagsman har rätt att uttala sin åsikt om en annan representants framställda uttalanden.

Jag anhåller fortfarande om bifall.

Herr Heüman: Herr vice talman! Det var en smula hänförelse man kände, när frågan om inlandsbanan först kom på tal. Nu känner man sig något gäckad, då frågan reducerats till att gälla endast en lokalbana i Jämtland och då någon undersökning i samband därmed icke föreligger om huru den stora banan skall gå fram.

Jag har också undertecknat den motion, som innefattar en vördsam anhållan om att, innan man går att besluta om ett så stort nationellt företag som detta, man måtte få ett år på sig för att få en undersökning till stånd. Sedan må man gärna börja med denna bandel, som det i dag är fråga om. Men man bör icke gå till ett stort nationellt företag så här utan undersökning af det hela och därför såsom ett hastverk i riksdagens sista timme, den 26 maj mellan klockan tolf och ett på natten.

Jag instämmer med dem, som yrkat bifall till herr Olséns m. fl. reservation.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr vice talmannen, att i afseende å föreliggande punkt yrkats, dels att utskottets hemställan skulle bifallas, dels ock, af herr *Bergström*, att kammaren skulle förklara sig icke för närvarande kunna bifalla hvad Kungl. Maj:t i förevarande proposition föreslagit beträffande anslag till påbörjande af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal.

Härefter gjorde herr vice talmannen propositioner jämlikt 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 b) af sitt utlåtande n:o 149, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej.

Vinner Nej, förklarar kammaren sig icke för närvarande kunna bifalla hvad Kungl. Maj:t i förevarande proposition föreslagit beträffande anslag till påbörjande af en statsbana från Östersund till Ströms vattudal.

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

Ja — 73

Nej — 36.

Punkten c).

Utskottets hemställan bifölls.

Herr vice talmannen yttrade därefter, att i afseende på motive- ringen yrkats, att utskottets yttrande i första stycket å sidan 28 i det tryckta utlåtandet till och med orden »Näsbergs hållplats» skulle godkännas, hvarefter fortsättningen af samma stycke skulle erhålla följande lydelse: »torde man dock hafva skäl att hysa betänkligheter. I sin i ämnet väckta motion har herr Carlsson i Malmberget, enär den sålunda ifrågasatta sträckningen för inlandsbanan måste anses vara ur statsekonomisk synpunkt mindre tillfredsstäl-

lande, yrkat, att medel för berörda undersökning icke skulle af Riksdagen beviljas. Riksdagen, som delar motionärens tvifvel om lämpligheten af banans framdragande i omförmälda riktning, har dock icke velat motsätta sig, att hela det för undersökningar af Kungl. Maj:t begärda anslaget beviljas, då medlen antagligen kunna blifva behöfliga för andra med ifrågavarande utredningar förenade utgifter.»

Vid sedermera gjord proposition bifölls ifrågavarande, i afseende på motiveringen gjorda yrkande.

Då tiden var långt framskriden, beslöt kammaren, på framställning af herr vice talmannen, att uppskjuta behandlingen af återstående ärenden på föredragningslistan till nästa sammanträde, som, enligt hvad herr vice talmannen nu meddelade, komme att hållas kl. 7 på söndagsaftonen. Därjämte beslöts, likaledes på hemställan af herr vice talmannen, att på föredragningslistan till nämnda sammanträde skulle sättas främst de under lördagen första gången bordlagda ärendena och sist de ärenden, som då bordlagts andra gången.

Justerades fem protokollsutdrag för denna dag, hvarefter kammaren åtskildes kl. 12,52 på natten.

In fidem

A. v. Krusenstjerna.