

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1908.

Andra Kammaren.

N:o 51.

Lördagen den 25 April.

Kl. 11 f. m.

## § 1.

Herr statsrådet m. m. *A. H. Hammarskjöld* aflämnade Kungl. Maj:ts propositioner till Riksdagen:

angående ändring i gällande grunder för pensionering af flottans befäl och underbefäl med vederlikar;

angående åtgärder för underlättande af manskapsrekryteringen vid flottan och kustartilleriet;

angående försäljning af ett staten tillhörigt vattenfall i Lagan vid Laholm m. m.;

angående upphörande af det från viss jord i Skåne, Halland och Blekinge utgående landgille m. m., och

angående ändring i grunderna för upphörande af den i Göteborgs och Bohus län utgående landskyld.

Dessa propositioner bordlades på begäran.

## § 2.

Enligt den 11 i denna månad fattadt beslut företogs nu val af sju ledamöter och sju suppleanter i andra särskilda utskottet; och utsågos därvid till

*ledamöter:*

herr <i>A. F. Vennersten</i> .....	med 179 röster	
» <i>S. T. Palme</i> .....	» 178 »	
» <i>R. A. Wawrinsky</i> i Saltsjöbaden.....	» 178 »	
» <i>A. Ekman</i> i Mo gård .....	» 177 »	
» <i>O. A. Ericsson</i> i Ofvanmyra .....	» 176 »	
friherre <i>O. B. A. Silfverschiöld</i> .....	» 176 »	och
herr <i>H. Andersson</i> i Grimbo.....	» 170 »	.

Närmast i röstetal kom herr *K. E. O. Kjellberg* med 6 röster.

*suppleanter:*

herr <i>K. E. O. Kjellberg</i> .....	med 173 röster	
» <i>E. Sundin</i> .....	» 169	»
» <i>A. L. Lundström</i> .....	» 168	»
» <i>C. E. Johansson i Berga</i> .....	» 165	»
» <i>O. H. Svensson i Saläng</i> .....	» 165	»
» <i>K. A. Tengdahl</i> .....	» 155	» och
» <i>J. Erlansson</i> .....	» 155	»

Närmast i röstetal var herr *C. T. Lind* i Tanum med 7 röster.

Ordningen mellan de suppleanter, hvilka erhållit lika antal röster, bestämdes, såsom den finnes här ofvan angifven, genom lottning.

## § 3.

Justerades protokollsutdrag angående de i nästföregående paragraf omförmälda valen.

## § 4.

*Interpellation.*

Ordet lämnades härefter på begäran till

Herr Larsson i Göteborg, som anförde: Herr talman! Härmed anhåller jag om kammarens tillstånd, att till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet få framställa följande spörsmål.

Anledningen till min framställning är det olycksfall, som den 15 i denna månad inträffade i Göteborgs hamn. Som bekant, inträffade nämnda dag, att ångaren »Göta Elf» kantrade invid kajen och att därvid 26 människor omkommo.

Af tidningsreferaten öfver de polisförhör, som hållits med anledning af denna sorgligt uppseendeväckande händelse, tyckes framgå, att det närmaste ansvaret härför torde komma att sökas hos ångarens befäl. Utredning härom, i enlighet med nu gällande lagar och författningar, kommer naturligtvis att verkställas af vederbörande myndigheter.

Beträffande emellertid nu gällande författningars efterblifvenhet och otillräcklighet, att inom ifrågavarande område *förebygga* dylika olycker, tillåter jag mig göra följande erinringar.

Redan 1877 tillsattes en särskild kommitté för revision af 1864 års ännu i hufvudsak gällande förordning angående passagerare-ångfartyg.

Resultatet af denna kommittés arbete förelåg den 14 december 1878, men föranledde icke till någon revision.

Den 22 juli 1884 inträffade i Göteborg en explosion af ångpannan å ångfartyget »Gerda» och därvid dödades tre människor. Med anledning häraf anhöll nautiska föreningen i Göteborg under oktober månad

samma år hos Kungl. Maj:t, att Kungl. Maj:t måtte taga under ompröfning önskvärdheten och lämpligheten af ångpannekontroll äfven för lastångfartyg och att, angående hvad i afseende på passagerarefartygs byggnad, utrustning och begagnande iakttagas bör, måtte vidtagas de förändringar, som af ändrade förhållanden och på grund af vunnen erfarenhet kunde finnas behöfliga och ändamålsenliga.

I liknande syfte uttalade sig Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborg, Ingenjölföreningen i Stockholm, Stockholms nya maskinistförening, och Malmö maskinistförening m. fl.

I skrifvelse till Kungl. Maj:t anförde Riksdagen den 5 maj 1888, att förordningen af den 12 februari 1864 icke vidare vore tillfredsställande med afseende på föreskrifter till bevarande af människolif och att densamma äfven i åtskilliga andra delar vore mindre tidsenlig. Riksdagen anhöll på dessa grunder, att förordningen måtte omarbetas, så att den bättre motsvarade tidens fordringar.

Emellertid torde den år 1891 antagna sjölagen numera förutsätta Kungl. Maj:ts och Riksdagens gemensamma beslut för föreskrifters utfärdande på detta område.

År 1896 tillsatte Kungl. Maj:t en ny kommitté för det ifrågasvarande ändamålet och den 15 mars 1900 förelåg denna kommittés förslag.

Med anledning af en af herr Hedlund från Göteborg vid 1904 års riksdag framställd interpellation i förevarande ämne hade dåvarande chefen för finansdepartementet ett uttalande, hvaraf framgick, att, enligt herr statsrådets mening, syntes den uppfattning, som af kommerskollegium uttalats, hafva skäl för sig, nämligen, att en blifvande lag angående passagerarefartyg borde uppställas enligt andra principer än de, hvarpå den år 1896 tillsatta kommitténs förslag var grundadt. I anledning däraf ansåg sig herr statsrådet icke då böra påskynda det utlåtande, som kommerskollegium hade att afgifva öfver nämnda förslag. Emellertid ställde herr statsrådet likväl i utsikt, att sedan förslaget till lag angående kontroll å ångpannor undergått slutgiltig pröfning, skulle sådana åtgärder vidtagas, att frågan om passagerareångfartygen så fort ske kunde bringades i det skick att den kunde framläggas för Riksdagen.

Enskilda föreningar, sakkunniga, vissa ämbetsverk och Riksdagen synas sålunda hafva sökt, att, i hvad på dem ankommit, förebygga svårare sjöolyckor.

Efter år 1896 har Kungl. Maj:t år 1906 tillsatt en ny kommitté, hvilken måhända till grund för sitt arbete i förevarande afseende uppställer ännu nyare principer.

I fråga om säkerhetsföreskrifter för svenska ångbåtar hafva på senare tid bristerna här i landet äfven föranledt en främmande nation att officiellt i så måtto underkänna de svenska fartygens utrustning och lastningsförhållanden, att kompletteringar i förevarande hänseenden måst göras ombord på svenska fartyg vid deras besök i antydde nations hamnar. Dessa kompletteringar hafva i vissa fall äfven inneburit utbytet af säkerhetsapparater af erkänt

Interpellation.  
(Forts.)

god svensk tillverkning mot sådana af engelsk tillverkning. Detta naturligtvis till förfång för svensk industri samt till extra kostnader och tidsförluster för de svenska fartygen. Man frågar sig nu, hvad kan anledningen vara, att nödiga föreskrifter i detta hänseende icke kommit till stånd och om förefintliga svarigheter kunna öfvervinnas.

Vid jämförelse med det öde, som under loppet af 40 år drabbat alla lagstiftningsförsök i fråga om erforderliga säkerhetsföreskrifter till förebyggande af olyckor vid användningen af landtångpannor, i betraktande af det förhållandet, att så olika meningar gjort sig gällande i fråga om principerna för en lagstiftning i ämnet, synes visserligen utsikterna för en snar lösning af frågan om förebyggande af sjöolyckor ej vara så särdeles ljusa.

Men min mening är emellertid, att kraftåtgärder för att verkligen snart få frågan löst nu måste göras. Ty under nuvarande hårdt uppdrifna konkurrens utsätts fartygsredarna i allmänhet alldeles onödigtvis för frestelser. Man må icke förundra sig öfver, om en hvar af dem önskar, att hans fartyg ej allenast skall göra så snabba resor som möjligt med så mycket last som möjligt, utan också, att fartyget skall kunna lossas fortare än konkurrentens, oafsedt om anordningarna ombord härför äro de lämpligast möjliga.

Ångbåtskaptener och besättningar utsätts också för frestelserna att lasta fartygen så hårdt och för lossningen så bekvämt som möjligt, till dess en tillstötande omständighet framkallar en sådan katastrof som den i Göteborg. En sådan katastrof väcker nog för den närmaste tiden därefter uppmärksamheten på nödvändigheten af ett mera försiktigt tillvägagående, men om någon tid går kanske allt åter som förut, därest icke förekommes, att vederbörande redare och befäl genom tydliga i lag gifna föreskrifter skyddas mot möjligheten att allt för lätt falla för de omnämnda frestelserna.

På grund af hvad jag här anfört, utbeder jag mig kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet få framställa följande värdsamma spørsmål:

Anser herr statsrådet lämpligt att söka påskynda framläggandet för Riksdagen af förslag till lag angående hvad som iakttagas bör till förekommande af olycksfall med och ombord å fartyg?

Denna anhållan bifölls.

Härefter yttrade

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet Schwartz: Då den ärade interpellanten haft vänligheten på förhand gifva mig del af sin framställning, anhåller jag att omedelbart få besvara hans till mig riktade fråga.

Den ärade interpellanten utgår från den nyligen timade, ytterst beklagliga olyckan i Göteborgs hamn, då ett stort antal människolif spilldes, antagligen i följd af ett ångfartygs olämpliga lastning. Med

afseende härå vill jag erinra därom, att nu gällande förordning angående hvad i afseende å passagerarångfartygs byggnad, utrustning och begagnande iakttagas bör visserligen icke innehåller någon särskild bestämmelse om sättet för passagerareångfartygs lastning. Men sjölagens hithörande bestämmelser äro naturligtvis tillämpliga äfven på sådana fartyg. Enligt 26 § sjölagen åligger det befälhafvaren tillse, att ej större last intages, än fartyget kan bekvämligen bära och rymma samt att gods som inlastas behörigen stufvas. Och i 292 § sjölagen stadgas ansvar för befälhafvare, som utan att nödtvång därtill föranledt gått till sjöss med fartyg, som varit så hårdt eller olämpligt lastadt, att han bort inse, att resan var förbunden med uppenbar lifsfara för dem, som voro ombord.

Emellertid torde nog fog finnas för den mening, att dessa bestämmelser icke kunna anses tillfyllestgörande, och i den år 1906 tillsatta sjöfartskommitténs uppdrag måste också anses ingå att taga i öfvervägande, hvilka bestämmelser härutöfver må anses erforderliga och att därtill afgifva förslag. Jag har mig också bekant, att kommitténs delar denna uppfattning och att dess arbete omfattat äfven frågan om fartygs lastning i syfte att skydda de ombordvarande mot faror på grund af för stor eller olämplig lastning.

Beträffande den historik, den ärade interpellanten lämnat rörande de arbeten, som under en lång följd af år pågått för att åstadkomma en sjöfartssäkerhetslagstiftning, ber jag få erinra följande.

1877 års kommitté var icke tillsatt särskildt för att omarbete förordningen angående passagerarfartyg utan för att utarbete bestämmelser angående fartygs sjövärdighet i allmänhet. Resultatet af denna kommittés arbete är också väsentligen nedlagdt i 1891 års sjölag.

Den år 1896 tillsatta kommittén hade däremot särskildt uppdrag att föreslå erforderliga ändringar i 1864 års förordning angående passagerareångfartyg. Denna kommittés förslag, som afgafs år 1900, är också hållet inom samma ram som 1864 års förordning och kan sägas i hufvudsak innefatta en modernisering af denna förordning. Kommittén uttalade sig emellertid för upprättande af en central kontrollmyndighet och ett effektivare kontrollsystem i öfrigt, men ansåg sig ej äga uppdrag att föreslå bestämmelser därom.

Innan 1900 års kommittéförslag kunde blifva föremål för slutlig pröfning, gjordes, såsom ock interpellanten påpekat, från skilda håll framställningar om stadganden i ämnet, hvilka sträckte sig väsentligt *längre* och hade en vida *allmänna* syftning än de i 1900 års förslag framlagda. Då därjämte kommerskollegium ansåg, att äfven bestämmelserna om passagerarångfartyg borde grundas på en bredare basis, ledde kommittéförslaget icke till någon lagstiftningsåtgärd.

Under tiden hade emellertid Kungl. Maj:t på förevarande lagstiftningsområde meddelat åtskilliga särskilda bestämmelser. Samtidigt med utfärdandet af 1898 års förordning om libbärgnings- och eldsläckningsredskap vidtogs åtgärd för att vinna rättelse på en punkt, där den gällande lagstiftningen visat sig mest bristfällig, i det att för *kontrollen* öfver stadgade föreskrifters efterlefnad till-

Interpellation.  
(Forts.)

sattes inspektörer. Dessa inspektörer hafva sedermera genom kungl. kungörelsen den 17 maj 1907 erhållit en icke oväsentligt utvidgad befogenhet, därvid, bland annat, tillagts dem rätt att rent af förbjuda ett fartygs nyttjande, när fartygets användande till passagerares befordran finnes vara förenadt med öfverhängande fara för passagerarnes säkerhet.

På min underdåniga framställning tillsattes, såsom jag redan antydt, den 21 december 1906 en kommitté med uppdrag att efter verkställd utredning afgifva förslag till bestämmelser angående kontroll å fartygs sjövärdighet äfvensom beträffande andra i samband därmed stående ämnen, därvid jämväl borde tagas i öfvervägande frågan om förändrade föreskrifter rörande passagerareångfartygs byggnad, utrustning och begagnande. Denna kommitté sammanträdde första gången i februari 1907, och dess arbeten, om hvilkas gång jag genom ordföranden hållits underrättad, hafva därefter fortgått med all den skyndsamhet, som ämnets omfattning och behovet af fullständig utredning medgifvit. I kommittén sitta personer, som företräda skilda intressen och äro sakkunniga inom olika grenar af sjöfartsnäringen. Det är också helt naturligt, att de skiljaktiga meningar, som bland sjöfartsnäringens idkare framträdt i fråga om beskaffenheten och omfånget af en efter våra nationella förhållanden lämpad säkerhetslagstiftning, också låtit sig förspörjas under kommitténs öfverläggningar och att kommitténs arbete, om enighet i hufvudsakliga punkter skulle kunna vinnas, ej kan forceras. Inom kommittén lära emellertid meningarna vara eniga därom, att lagbestämmelser i ämnet, utöfver redan befintliga, äro erforderliga, likasom ock att en effektiv kontroll genom fullt kompetenta inspektörer, som kunna helt ägna sig åt sin uppgift, bör införas och omfattas icke blott fartygs konstruktion och utrustning m. m. dylikt utan ock fartygs lastning. Provisoriska förslag i dessa afseenden föreligga också redan inom kommittén; och har kommitténs ordförande uttalat den förhoppning, att kommittén skall kunna på hösten innevarande år avsluta sitt arbete.

Sedan kommittén afgifvit sitt betänkande, måste dock vissa myndigheters yttrande däröfver inhämtas, och behandlingen inom finansdepartementet af den viktiga och omfattande frågan kräfver nog äfven sin tid. Jag behöfver väl knappast säga, att min egen lifliga önskan är, att frågan så snart som möjligt må vinna en slutlig och tillfredsställande lösning.

Herr Larsson i Göteborg: Jag anhåller härmed att till herr finansministern få frambära mitt personliga och värdsamma tack för hans svar och för den beredvillighet hvarmed han afgifvit det. Jag ber äfven att få lämna mitt erkännande åt den nuvarande regeringens åtgöranden i denna fråga. Såsom herr statsrådet anförde, har denna regering tillsatt den nu arbetande kommittén och äfven skärpt inspektionen på passagerarefartyg.

Under sådana förhållanden har jag icke något vidare att nu tillägga än ett påpekande, att jag med min interpellation hufvud-

sakligen afsett att rikta en allvarlig erinran till dem, som hittills stått tveksamma för alla lagstiftningsförslag på det ifrågavarande området, och min erinran innebär en uppmaning till dem att nu låta all tveksamhet falla. Sedan i torsdags har jag blifvit ytterligare stärkt i min uppfattning att en sådan erinran icke är opåkallad utan högst nödig. Emellertid inger mig herr statsrådets uttalande den förhoppningen, att hinder däremot, vare sig af formell eller reell art, som möter för en sådan lagstiftning, dock af herr statsrådet kan öfvervinnas.

*Interpellation.*  
(Forts.)

Herr Broström: Herr talman! Närmaste anledningen till framställandet af denna interpellation är väl att söka i den sorgliga olyckshändelse, som nyligen timat i Göteborg och som enligt den allmänna uppfattningen närmast varit förorsakad af olämplig lastning af det ifrågavarande fartyget. Man har naturligtvis på grund häraf genast frågat sig, huruvida de bestämmelser och förordningar, som våra passagerarfartyg och öfver hufvud taget vår sjöfart äro underkastade, äro sådana, att rättsmedvetandet kan med dem känna sig tillfredsställt.

Hvad frågan om olyckshändelse genom fartygs öfverlastning beträffar, så är detta ett område, där jag tror, att en specificerad lagstiftning kommer att stå maktlös. Det moment, då ett fartyg är öfverlastadt och då olyckan inträffar, är omöjligt att på förhand beräkna. Här inverka så många egendomliga faktorer, att jag är öfvertygad om, att man icke skall kunna genom några förordningar förebygga dylika olyckor. Ty det är endast genom bristande efter-syn, genom oförstånd och rent af genom oklokhed som sådana olyckor inträffa. Men jag vill påpeka, att olyckor af liknande art ha inträffat med de förnämsta fartyg i världen, med det mest kompetenta befäl, som finnes, och med den mest ingående inspektion, som öfver hufvud är tillämpad vid sjöfart. Jag erinrar härvid om den för icke länge sedan timade olycka, då den öfver hela världen kända oceanångaren Kaiser Wilhelm der Grosse under intagande af bunkerkol kantrade i Bremerhafens hamn. Och dock torde det vara känt, att mera ingående inspektion af fartyg och alla deras tillhörigheter, mera kompetent befäl och öfver hufvud mera sakkunnigt handhavande af fartygsmateriel än hvad detta fartygs rederi, Norddeutscher Lloyd, presterar, icke finnes i hela världen. Icke dess mindre inträffar med ett sådant kolossalt fartyg en olycka, likartad med den, som nu skedde i Göteborg.

I vår sjölag föreskrives ansvar för befälhafvaren i de paragrafer, som af herr statsrådet angifvits, och äfven i passagerarfartygsförordningen finnas ansvarsbestämmelser för befälet, om det genom oriktig lastning förorsakar olyckor. Men här föreligger den väsentliga skillnaden, att före fartygets afgang, åtminstone så vidt jag känner, icke funnos några symtom till kantring. Det är en väsentlig skillnad, om ett fartyg på grund af allt för stor däckslast redan före afgangen intar en slagsida af 15 à 20 grader, men befälhafvaren icke dess mindre går till sjöss med ett sådant fartyg.

Interpellation.  
(Forts.)

Men hvad jag ville säga är, att det sorgliga i denna händelse egentligen icke ligger närmast däri, att vi icke äga lagbestämmelser, som kunna förebygga liknande olyckor, ty det anser jag omöjligt, utan däri, att vårt rättegångsförfarande vid sjöolyckors undersökande icke är sådant, att vi känna vårt rättsmedvetande tillfredsställt. Vi ha icke någon säkerhet för, att dessa sjöolyckor bli så fackmässigt och så grundligt undersökta, att orsaken till olyckan verkligen kommer att uppletas och de, som varit till densamma vållande, få ett lämpligt straff sig pålagdt. Det är detta, som för mig är det upprörande, att sättet för upptagande af sjöförklaring och undersökning af sjöolyckor i vårt land är så otillfredsställande. Och jag tror icke, att man vågar hoppas på någon ändring till det bättre i dessa förhållanden, förr än i domstolarne fackmän få plats under domareansvar. Enligt vår nuvarande sjölag skola visserligen två sakkunniga ha säte i rådstufvurätt vid sjöförklarings upptagande, men det är ett ofantligt olika behandlingssätt dessa sakkunniga få röna vid olika rådstufvurätter. Vid vissa tillfällen blifva de alls icke tillfrågade, vid andra åter säges, att deras rätt att göra frågor undertryckes, och sålunda snedvrides hela ändamålet med sakkunniges inkallande i rådstufvurätterna vid sjöförklarings upptagande.

Det är i vår sjöfart två förhållanden, som måste ändras och som i den nu arbetande kommitténs förslag måste blifva beaktade. Det ena är det, att på svenska fartyg, som nyttjas till handels-sjöfart, måste finnas behörigt befäl. För närvarande är det så, att vid inrikes sjöfart, hvad lastfartyg beträffar, icke finnas för befålet några särskilda behörighetsföreskrifter. Befälets kompetens behöfver således icke pröfvas af någon behörig myndighet. Det andra är, att med undantag af passagerarefartyg alla svenska fartyg äro undandragna hvarje kontroll. Detta förhållande måste också ändras. Men det är tydligt, att, då vi komma med en ny kontrollag, den kontrollmyndighet, som med anledning däraf kommer att föreslås, måste vara tillräckligt effektiv. Med vår utsträckta sjöfart, som rör sig inom så stora områden, kommer det helt säkert att visa sig, att denna kontrollmyndighet, om den skall vara effektiv — och dessförutan är en blifvande lagstiftning af mycket ringa värde — kommer att ställa sig mycket dyrbar.

Jag tror därför, att den kommitté, som nu arbetar och i hvilken jag själf har förmånen vara medlem, måste se till, att dess arbete icke forceras, så att den icke kommer att taga alla faktorer, som beröra säkerheten i vår sjöfart, i nödigt beaktande. Det är på grund häraf som jag icke rätt fattar interpellantens mening, då han nog icke är alldeles okunnig om, att det område, som denna kommittés arbete berör, innehåller särdeles svårlosta frågor, där man har att tillgodose många olika förhållanden.

Det är endast dessa upplysningar, som jag i anledning af den framställda interpellationen velat lämna.

Herr Lindley: Herr talman, mina herrar! Då herr Broström i sitt yttrande ville gå nästan litet för långt åt höger, i det han



sökte förklara detta olycksfall såsom en vanlig olyckshändelse, vill jag däremot inlägga min gensaga. Det är icke en olyckshändelse i vanlig mening, det här är fråga om, utan det är ett verkligt straffvärdt förhållande, som existerat och fortfarande existerar på nästan hvarenda kustbåt, som finnes i vårt land. Man vill icke lägga lasten i lastrummet, därför att densamma i så fall måste lossas igen, hvilket kostar penningar, och därför lägger man lasten på däck med tanke på att sedan kunna använda besättningen till att kasta den i land vid destinationsorten. Detta är ett missförhållande, som existerar med afscende å alla båtar, som gå på kusterna. Ar efter år kunna gå utan att någon olycka inträffar, men det är ett strå, som bryter kamelens rygg, och det är den sista säcken på trafven, som gör att båten kappsejsar. Det torde här böra sägas, att förhållandet varit sådant uti nu ifrågavarande fall. Med lagens nuvarande ordalydelse hafva vi icke någon trygghet häremot, ty sjölagen säger blott, att befälhafvaren skall bära hela ansvaret för lastning och lossning och för sjövärdigheten i öfrigt. En befälhafvare kan personligen vara fullt öfvertygad om, att hans fartyg är säkert, men han kan icke räkna hvarje kolly och icke med beständighet öfvervaka, huruvida fartyget kan taga så och så mycket last. Den ena gången kan tyngden i botten på fartyget vara mindre än en annan gång och så inträffar en olycka. Att lägga hela ansvaret på befälhafvaren är icke bra, och kommittén har också gått med på, att bestämmelserna härom böra ändras. Men det är icke endast bestämmelserna om befälhafvarens ansvar, som böra ändras, utan frågan har vidsträcktare gränser. Hela denna säkerhetsfråga till sjöss innefattar icke endast *en* sak, utan en mängd sådana, af hvilka hvar och en kräfver sitt eget kapitel. Djuplastning, däckslastning, bemanningsfrågan, bristfällighet i maskineriet m. m. — alla dessa faktorer spela in, och hvar och en af dem förtjänar en särskild utredning i ett praktiskt förslag, gående ut på att så mycket som möjligt på lagstiftningens väg förhindra olyckor. Man behöfver blott tänka sig de fall, som dagligen inträffa med dessa hölastade båtar på Mälaren. Endast en liten gnista från en eigarr behöfves för att passagerarne skola blifva brända till döds, såvida de icke för att undkomma lågorna hoppa öfver bord och finna sin död i vågorna. Inträffar en olycka på dessa båtar, finnes ingen möjlighet till räddning.

I detta sorgliga drama finnes dock en sak, hvarmed vi kunna vara tillfredsställda och det är, att man nu icke längre kan komma undan utan att någonting måste göras. Inom fackkretsar såväl som inom kommittén har den synpunkten häfdats, att man icke kan lagstifta i fråga om det gods, som skall läggas på ett fartygs däck, ty fartyg äro olika byggda, så att det ena fartyget tål mer och det andra mindre. Sedan denna olycka inträffat, finnes emellertid icke längre någon möjlighet att hindra tillkomsten af sådana praktiska lagbestämmelser, som åtminstone lägga hinder i vägen för att dylika olyckor komma att upprepas. Jag tror verkligen, att de människolif, som här gått förlorade, banat väg för ett större säkerhetstillstånd

*Interpellation.*  
(Forts.)

å våra fartyg; och i så fall hafva de förolyckade kuappast dött förgäfves, ty genom sin död hafva de åt sina efterkommande beredt den större säkerhet, som är i så hög grad behöflig.

## § 5.

*Svar å  
interpellation.*

Härefter erhöles ordet af

Chefen för justitiedepartementet herr statsrådet Albert Petersson, som anförde: Uti en inom denna kammare framställd interpellation har till statsrådet och chefen för justitiedepartementet framställts följande spörsmål:

1:o) Hvad har hittills kunnat åtgöras rörande frågan om patronatsrättens afskaffande, sedan denna fråga år 1902 öfverlämnades till justitiedepartementet?

2:o) Är det statsrådets afsikt att förelägga denna fråga för Riksdagen, så att den eventuellt kan hinna komma före vid årets kyrkomöte?

Härpå har jag att svara följande:

I lagstiftning och lagskipning har hittills den uppfattning gjort sig gällande, att patronatsrätten har en åtminstone öfvervägande privaträttslig natur, så att den ej kan i lagstiftningsväg fräntagas innehafvarne utan att motsvarande ersättning lämnas. Denna uppfattning har legat till grund för samtliga de uttalanden, som upprepade gånger gjorts af riksdagsutskott och Riksdagen under det gångna århundradet i anledning af tid efter annan återkommande förslag att inskränka eller upphäfva patronatsrätterna. Dessa förslag hafva därför ej ledt till andra åtgärder än att åren 1855 och 1892 cirkulär utfärdats i syfte att befordra frivilliga öfverenskommelser mellan patroni och församlingarna om patronatsrätternas upphäfvande.

Sedan frågan om reglering af den kyrkotionde, som innehafves under patronatsrätt kommit på dagordningen, har kammarrådet Thulin utarbetat en fullständig redogörelse för patronatsrättigheterna i Skåne, Halland och Bohuslän. Uti underdånigt utlåtande den 2 maj 1902 hemställde kammarkollegium att omedelbart kraftiga åtgärder måtte vidtagas för att få patronatsrättigheterna i berörda landskap i deras helhet upphäfda, men inskränkte sig kollegii förslag i själfva verket därtill, att för vinnande af berörda mål till en början en person skulle erhålla i uppdrag att å statens vägnar sammanträda med patroni eller deras ombud jämte ombud för församlingarna och söka uppgöra förslag till reglering af patronatsrättigheterna. Först sedan dessa underhandlingar afslutats skulle man skrifa till vidtagande af ytterligare åtgärder för att så vidt möjligt få upphäfva de patronatsrättigheter, beträffande hvilka någon öfverenskommelse ej kunnat träffas. Därvid borde äfven patronatsrättigheterna i gamla Sverige blifva föremål för reglering. Såsom en sista utväg för patronatsrätternas afskaffande synes man hafva tänkt sig, att i de fall, där ersättning till patronus borde utgå men öfverenskommelse mellan vederbörande ej kunde träffas och de ej heller enades att hänskjuta

saken till skiljemän, ersättningens bestämmande borde öfverlämnas åt expropriationsnämnd.

Jag beklagar att den sålunda anvisade utvägen icke blifvit försökt. Det torde ej vara osannolikt, att i så fall en stor del af de öfverklagade patronatsrätterna nu skulle varit borta.

Emellertid har under senare tid en alldeles ny uppfattning af patronatsrättens natur, i hvad den innefattar rätten att kalla präst. framträdt och därmed äfven en annan väg för dess afskaffande ifrågasatts. I protokollet öfver ecklesiastikärenden den 19 december 1902 uttalade dåvarande chefen för ecklesiastikdepartementet, att visserligen den s. k. lukrativa patronatsrätten otvifvelaktigt hade en öfvervägande privaträttslig karaktär men att i själfva kallelserätten, äfven om den vore förenad med lukrativ patronatsrätt, ej kunde inläggas egenskapen af en okränkbar äganderätt. I fråga om kallelserätten vore ett expropriationsförfarande ej användbart, då ett sådant måste rikta sig mot ett föremål af i någon mån reellt, i penningar mätbart värde. Äfven om kallelserättens värde i vissa fall upptaxerats och detta värde vid egendomsköp erlagts, utgjorde dock detta endast ett fingeradt värde, därå expropriation ej kunde grundas. Det vore ej ens hyarken ur rätts- eller billighetssynpunkt påkalladt att, därest för något fall bevisades, att den ursprungliga patronus för kallelserättens erhållande gjort en materiell uppoffring, hvars värde i nutida mynt kunde beräknas, detta värde eller del däraf blefve ersatt till nuvarande ägare af egendomen om kallelserätten borttoges. Till den uppfattning, att kallelserätten borde kunna borttagas utan penningersättning, komme man äfven vid en närmare analys af kallelserättens natur. Ecklesiastikministern tvekade därför icke att tillstyrka, att ett bestämdt steg för upphäfvandet af kallelserätten omedelbart blefve taget. För vinnande af detta mål kräfdes emellertid ändring i 19 kap. 12—16 §§ kyrkolagen samt 44 § i lagen om tillsättning af prästerliga tjänster. Ecklesiastikministern hemställde för den skull, att det i ärendet hållna protokollet skulle öfverlämnas till justitiedepartementet för den vidare behandling af frågan om kallelserättens upphörande, som på samma departement ankomme. Denna af statsrådets samtliga ledamöter tillstyrkta hemställan bifölls af Kungl. Maj:t.

Det är således nu fråga om att bryta med den uppfattning, som beträffande den med patronatsrätt förbundna kallelserättens natur hittills varit gällande i såväl lagstiftning som lagskipning. Gifvet är att man då måste förfara med försiktighet. Äfven om på kallelserätten läggas de synpunkter ecklesiastikministern angifvit, torde fall förekomma, då i samband med kallelserättens upphäfvande, vissa ekonomiska till jus patronatus lukrativum ej hörande frågor uppkomma, som måste regleras. Särskildt gäller detta i många fall beträffande de ecklesiastika boställena i patronella pastorat.

Man har åberopat förhållandena i Danmark och Norge, där kallelserätten utan vidare borttagits, men har detta skett i samband med genomgripande förändringar i bestående statsskick, hvarigenom särskildt det hinder, som legat i adelns privilegier, undanröjts. Hos

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

oss åter är kallelserätten åtminstone i hvad angår patroni af adeln skyddad genom adelns privilegier, så att för ett upphäfvande i lagstiftningsväg af kallelserätten jämväl adelsmötets samtycke torde erfordras.

I början af sommaren 1907 upptogs frågan till behandling inom justitiedepartementet. Det visade sig därvid, att man måste hafva kännedom i detalj om de särskilda patronatsrätterna och de med dem förbundna olika rättigheter och skyldigheter. Endast för Skåne, Halland och Bohuslän förefanns fullständig utredning härom. Beträffande gamla Sverige förelåg endast den uppgift, som intagits i det förut återopade statsrådsprotokollet, att enligt statistiska centralbyråns berättelse för åren 1851—55 i gamla Sverige förefunnos — förutom tre pastorat, i hvilka Kungl. Maj:t personligen hade patronatsrätt — 58 pastorat patronella och 9 dels konsistoriella dels patronella. Då nu härtill kommer att kallelserätterna i gamla Sverige utbildats under delvis andra former än i Skåne, Halland och Bohuslän och dessutom i vissa fall enskilde hafva kallelserätt till prästerliga beställningar, utan att denna är att till patronatsrätt hänföra, så ansågs det oundgängligen nödigt att från myndigheterna införskaffa de sålunda felande upplysningarna. [anledning häraf har jag från vederbörande domkapitel infortrat:

dels uppgifter å de prästerliga beställningar, till hvilka enskilde hafva kallelserätt utan att denna är att till patronatsrätt hänföra;

dels ock beträffande de församlingar i gamla Sverige, som äro under patronatsrätt, upplysningar enligt uppgjordt formulär jämte bestyrkta afskrifter af de handlingar, på hvilka vid förekomna kallelser vederbörande patroni stödt sin kallelserätt.

De sålunda infortrade uppgifterna m. m. äro nu fullständigt inkomna och föremål för bearbetning. Att få denna bearbetning verkställd och det lagförslag som därur kan komma att framgå upprättadt så tidigt, att det efter granskning i högsta domstolen kan föreläggas denna Riksdag och det i höst sammanträdande kyrkomötet ligger utom möjlighetens gränser. Men ärendet skall behandlas med den skyndsamhet, som dess invecklade natur medgifver. Jag är fullt medveten om frågans vikt och angelägenheten af dess lösning inom en nära framtid särskildt med hänsyn därtill att, innan kallelserätten reglerats, en reglering af den lukrativa delen af patronatsrätten enligt de grunder det återopade statsrådsprotokollet angifver ej torde kunna ske och att innan denna reglering försiggått kyrkotiondegifvarne i patronella församlingar ej torde kunna komma i samma ställning, som i öfriga församlingar, där kyrkotionen redan afskrifvits.

I fråga om kyrkotionen intager emellertid Skaftö församling en särskild ställning och då interpellanten tillhör denna församling och möjligen särskildt haft förhållandena därstädes för ögonen, torde jag böra i korthet beröra dem.

Skaftö församling har utbrutits ur Morlanda patronella församling. Vid denna utbrytning blef ej, såsom önskvärdt varit, kyrkotionen reglerad utan har förhållandet blifvit att Skaftö ensam bygger

och underhåller sin kyrka men att icke desto mindre kyrkotionden från Skaftö fortfarande erlägges till patronus i Morlanda. Detta innebär gifvetvis en orättvisa, och hafva såväl kammarkollegium i dess utlåtande som ecklesiastikministern uttalat, att staten bör öfvertaga ansvaret för utgörande af kyrkotionden från Skaftö annexförsamling, så länge patronatsrätten till Morlanda pastorat äger bestånd, därest vederbörande patronus befinnes berättigad uppbära denna tionde. Numera har i tvist mellan patronus till Morlanda och ägaren till  $\frac{1}{4}$  mantal Lilla Backa i Skaftö genom Kungl. Maj:ts dom den 24 maj 1905 blifvit afgjort, att kyrkotionden skall utgöras till patronus i Morlanda; och då synes mig hinder icke möta att, oberoende af frågan om patronatsrättens reglering i öfrigt, upptaga till behandling den frågan om icke staten bör öfvertaga ansvaret för utgörandet af kyrkotionden från Skaftö. Initiativet härutinnan lär dock icke böra utgå från chefen för justitiedepartementet.

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

Vidare yttrade:

Herr Ödman: Herr talman, mina herrar! Jag får att börja med tacka chefen för justitiedepartementet för att han benäget svarat på min fråga, hvilken, såsom han själf nämnde, är af särskildt intresse för mig och församlingens borna i min församling.

Till min ledsnad har jag nu erfarit, att frågan icke blir färdig att framläggas för kyrkomötet i höst. Såsom vi veta, sammanträder kyrkomötet endast hvar femte år, och det blir således ett nytt uppskof på minst fem år. Det är nu sex år sedan Kungl. Maj:t i statsrådet öfverlämnade ärendet till justitiedepartementet. Sex runda år hafva sålunda gått. Under sex år hafva orättvisorna fortfarit i de församlingar, som äro tryckta af dessa bördor. Likväl har man icke medhunnit att afgöra något väsentligt i denna viktiga fråga.

Jag förstår nog, att den, som icke känner frågan, ej kan tro, att den har så stor betydelse som den verkligen har. Den har emellertid en ganska stor och djup betydelse. För oss i Bohuslän, som hafva detta onus i arf från den danska tiden, kännes det särskildt tungt att veta, att det gamla moderlandet har afskaffat patronatsrätten utan något vederlag redan 1849, att Norge har gjort detsamma 1821, och att således vi här i Sverige stå ensamma kvar bland alla skandinaviska länder, ty äfven i Finland är patronatsrätten för länge sedan afskaffad. Det är lätt att förstå, att man skall anse oss vara en efterblifven nation.

Såsom statsrådet nämnde, upphäfdes patronatsrätten i Norge och Danmark utan vederlag i samband med afskaffandet af de adliga privilegierna, och det är då sorgligt, att man här icke under hela denna tid kommit längre. Frågan har i Riksdagen varit före otaliga gånger, kan jag nästan säga, allt sedan år 1828. Då väcktes den på tal i kyrkolagskommittén. Sedermera har den framkommit vid riksdagen 1828—30 samt vid 1844—45 års riksdag. Jag vill emellertid nu icke räkna upp alla de tillfällen, vid hvilka den förevarit.

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

Emellertid hafva motioner i ämnet väckts dels hos Ridderskapet och Adeln, dels i Prästeståndet, dels i Bondeståndet och dels sedermera i Andra Kammaren.

Resultatet häraf blef äfven slutligen att regeringen lade märke till saken. I december 1902 föredrogs ärendet i statsrådet, och vi hafva därefter afvaktat regeringens åtgärd. Efter nämnda tid har jag väckt en motion i Riksdagen, och lagutskottet yttrade då, att, som frågan i hela sin omfattning låge under behandling hos regeringen, finge vi vänta och hoppas, att densamma inom en icke alltför aflägsen framtid måtte förekomma.

Nu är här icke mer att göra, kan jag förstå, men jag skulle vilja be den, som förestår ärendets behandling, att frågan blir påskyndad, så att den åtminstone icke må behöfva stå öfver ännu ett kyrkomöte, hvilket lätt kan blifva fallet, för den händelse man glömmar af densamma.

### § 6.

Herr statsrådet m. m. *Albert Petersson* aflämnade Kungl. Maj:ts propositioner till Riksdagen:

med förslag till förordning angående vissa bestämmelser rörande gränstrafiken mellan Sverige och Norge;

angående pension åt registratorn i patent- och registreringsverket *Wilhelm Swalins* änka *Dorotea Maria Swalin*, född *Follin*;

angående beredande af statspensioner åt vissa bland framlidne *Hans Maj:t Konung Oscar II:s* tjänare; och

angående uppförande af ny bostad åt landshöfdingen i *Blekinge län* m. m.

Dessa propositioner bordlades.

### § 7.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts å kammarens bord hvilande proposition angående upplåtelse till *Lidköpings stad* af den kyrkoherden i *Lidköpings pastorat* på lön anslagna åkerjord.

### § 8.

Vidare blef efter föredragning hänvisad till statsutskottet friherre *C. C. Bondes* och herr *F. Bergs* i *Stockholm* å kammarens bord hvilande motion, n:o 300.

### § 9.

Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.

Till afgörande förelåg sammansatta stats- och lagutskottets utlåtande, n:o 9, i anledning af väckta motioner rörande vissa ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Sammansatta stats- och lagutskottet hade till behandling förehafvt tre särskilda af *R. Hamilton* inom Första Kammaren väckta motioner.

*Om ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

I motionen n:o 14 hade föreslagits, att Riksdagen ville besluta, att hela kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja på landet skulle på angifvet sätt efter hand öfvertagas af staten; samt

att, vid bifall härtill Riksdagen behagade i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till de ändringar i eller tillägg till gällande väglag, hvartill förhållandena kunde föranleda.

Vidare hade motionären hemställt dels i motionen n:o 15, att Riksdagen ville för sin del besluta, att 60 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, sådant detta lagrum lydte onligt lagen den 20 juni 1905, skulle erhålla följande ändrade lydelse, att träda i kraft från och med den 1 januari 1909:

Af uppskattade kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja lämnas viss del, minst tre tiondelar, af statsmedel. Därutöfver --- — — tillgång.

Det statsbidrag — — vägstyrelsen.

Den af — — — — — enhvar af dem;

dels ock i motionen n:o 20, att Riksdagen, i syfte att hela kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja på landet skulle, på sätt i nämnda motion angäfvos, efter hand öfvertagas af staten, ville besluta, att det af Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen under nionde hufvudtiteln för år 1909 äskade förslagsanslag å 1,000,000 kronor såsom bidrag till vägunderhållet på landet höjdes med 1,000,000 kronor till 2,000,000 kronor.

Utskottet hemställde, att grefve Hamiltons ifrågavarande motioner icke måtte af Riksdagen bifallas.

Reservation hade emellertid afgifvits af herr *Wiklund*, med hvilken herr *Karlsson* i Mo instämt och som ansett, att utskottet bort hemställa, att Riksdagen i anledning af förevarande motioner ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag därom, att kostnaderna för väghållningsbesväret å landet öfvertoges af staten eller bestredes af statsmedel.

Efter föredragning af utskottets hemställan yttrade

Herr *Wiklund*: Herr talman, mina herrar! För den, som är förtrogen med förhållandena på landsbygden, är det en känd sak, att en allmän klagan förspörjes öfver att skatterna växa år efter

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

år och blifva alltmera tryckande. Man torde icke kunna förneka, att det ligger ett visst berättigande i dessa klagomål. Det är också en känd sak, att en väsentlig del af dessa skattebördor för närvarande utgöres af kostnaderna för väghållningsbesväret på landet. I synnerhet i de nordliga provinserna, hvilka äro stora till arealen men glest befolkade och där frånvaron af ett utveckladt järnvägsnät helt naturligt medför, att landsvägarna måste mer än annorstädes anlitas, är vägbördan redan nu tryckande och blir det alltmera i den mån landsvägsnätet utvecklas.

Af den utredning, som Norrlandskommittén på sin tid verkställde, finner man också, huru hårdt betungade vissa väghållningsdistrikt äro, och huru ojämnt ifrågavarande börda drabbar de väghållningsskyldige. I vissa väghållningsdistrikt utgjorde enligt kommitténs uppgift vägskatten för ett hemman, taxerad till 10,000 kr., icke mindre än 220 kr. eller 2.2 procent af fastighetsvärdet.

Nu vet man ju också, att dessa provinser fortfarande i mycket stor utsträckning äro i behof af landsvägar. Nyssnämnda kommitté erhöi upplysningar från Konungens befallningshafvande i de nordliga länen, och däraf framgick, att i Norrbottens län vore ifrågasatta nya vägar till en längd af 100 mil samt att i Västerbottens län utslag meddelas angående anläggning af nya vägar till en längd af 33 mil, hvarjämte undersökning påginge för väganläggningar till en längd af 60 à 70 mil. Ungefär enahanda var förhållandet i Jämtlands län. Det är ju tydligt, att vägbördan på detta sätt skall blifva icke blott tryckande, utan slutligen rent af ruinerande.

Norrlandskommittén föreslog också vissa åtgärder till lindrande af vägtungan, af hvilka de flesta nu i den nya väglagen äro genomförda. Men dessa åtgärder kunna näppeligen betraktas såsom annat än palliativ och förmå icke verka till fyllest. De norrländska kommunerna, som mer än väl insett detta, hafva också allmänt uttalat sig för motionärens förslag. Jag har för min del mottagit en hel del protokoll dels från min egen valkrets och dels från kommuner inom andra valkretsar, däri uttalas liflig sympati för motionärens förslag, och för utskottet har företetts en hel hög af dylika protokoll, hvilka kommit motionären tillhanda och hvari likaledes uttalats sympati för motionen.

Af den utredning, som motionären lämnat, framgår, att äfven inom andra delar af vårt land de väghållningsskyldige äro hårdt betungade af vägbördan. Ett synes emellertid vara gemensamt för hela landet, nämligen den ojämnhet, hvarmed kostnaderna för vägunderhållet träffa de väghållningsskyldige. Det är därför, som det har synts mig, att sträfvet att utjämna denna börda och på ett rättvist sätt fördela tyngden däraf är fullt berättigadt. Därigenom och endast på detta sätt öppnas en möjlighet att vinna rättvisa i fråga om dessa skatter. I likhet med andra skattebördor afser väl äfven denna ytterst att fylla ett statens ändamål. Landsvägarna äro ju till för att i viss mån ersätta ett annat och ännu viktigare kommunikationsmedel, nämligen järnvägarna. Dessa kunna ju gifvetvis icke komma till öfverallt, och det är företrädesvis vissa orter,



som äro i saknad däraf. Men landsvägarna hafva också att fylla ett annat och ännu större ändamål än att allenast vara ett kommunikationsmedel mellan vissa orter. De hafva ju i likhet med järnvägarna i viss mån en strategisk betydelse, och denna omständighet synes mig utgöra ytterligare ett skäl för att man måste betrakta äfven ifrågakvarande skattebördå såsom en statsuppgift.

Nu har utskottet framhållit åtskilliga skäl, som skulle tala emot att staten öfvertoge vägunderhållet. Ett af dessa skäl är, att därest staten skulle öfvertaga detta underhåll, däraf blefve en följd, att arbetet för vägarnas underhåll måste bortlämnas på entreprenad, hvilket enligt utskottets förmenande i väsentlig mån skulle öka kostnaden. Jag tror, att detta utskottets resonemang strider mot all hittills vunnne erfarenhet. På många ställen användes redan nu entreprenadsystemet, och det har visat sig, att detta förmått nedbringa kostnaderna, så att på många orter råder en stor benägenhet att öfvergå just till detta system. Det är ju också tydligt, att med det nu använda sättet att endast uppskatta och beräkna kostnaden för underhållet, gifvetvis många misstag skola blifva begångna, hvilka icke behöfde ske, därest entreprenadsystemet användes. Jag tror därför, att detta utskottets skäl har ganska liten betydelse.

Vidare har utskottet anfört, att, om staten öfvertoge kostnaderna för vägarnes underhåll, behofvet af nya vägar skulle komma att göra sig gällande i ännu högre grad än för närvarande är fallet. Däremot skulle jag vilja invända, att, när det är staten eller dess organ, som bestämmer, hvar vägarna skola byggas, man icke på grund af den omständigheten, att staten underhåller vägarna, torde behöfva befara, att några nya onödiga vägar skola komma till stånd.

Att nu, såsom motionären föreslår, Riksdagen skulle utan vidare besluta, att staten skall öfvertaga kostnaden för vägunderhållet, torde ändå näppeligen vara tillrådligt. Frågan är ju af stor betydelse och räckvidd, och en fullständigare utredning än den motionären kunnat prestera torde väl behöfvas. Denna utredning lärer väl knappast kunna ske annat än genom Kungl. Maj:ts försorg. Det är af denna anledning, som jag har velat inskränka motionärens förslag till att omfatta allenast en skrifvelse till Kungl. Maj:t, och jag anhåller nu, herr talman, att få yrka afslag å utskottets förslag och bifall till den af mig vid betänkandet fogade reservationen.

I detta anförande instämde herrar *Anderson* i Baggböle, *Einthén*, *Karlsson* i Mo, *Sundin*, *Bromée* i Billsta, *Karlsson* i Fjäl, *Ström*, *Johansson* i Kälkebo, *Sædén*, *Svensson* i Bondön, *Lundström*, *Kronlund* och *Carlsson* i Malmberget.

Herr Zimdahl: Äfven jag skulle hafva kunnat nöja mig med att instämma med den föregående talaren, min länskamrat herr Wiklund, men jag skall dock tillåta mig att yttra några ord.

Naturligtvis inser äfven jag mer än väl, att den föreliggande frågan är en fråga af mycket stor betydelse, en fråga hvars lösning påtagligen skulle särskildt medföra en afsevärd ökning af vår stats-

*Om ändringar i gällande bestämmelser angående väg-hållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Om ändringar  
i gällande be-  
stämmler  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)

budget. Men trots detta, kan jag för min del icke annat än ansluta mig till motionärens förslag och den vid betänkandet fogade reservationen. Det är på tiden att man söker bereda den jordbrukande befolkningen eller med andra ord idkarne af vårt lands modernäring all den lättnad, som kan vara möjlig, och här föreligger just, säga hvad man vill, en möjlighet, som förtjänar att tagas i allvarligt öfvervägande. Den, som känner förhållandena, särskildt inom våra nordligare trakter, vet alltför väl, att skattebördan därstädes i allmänhet trycker synnerligen tungt, i synnerhet som jordbruket där af flera skäl icke kan drifvas med samma kraft och framgång som inom en hel del andra provinser.

Ett annat förhållande, som icke minst förtjänar att tagas i beaktande, är, att bördan af vägunderhållet icke blott kännes tung och tryckande för jordbrukarne inom Norrland, utan äfven och framförallt på samma gång verkar i hög grad ojämnt och följaktligen äfven orättvist. Det är detta senare förhållande, som på många håll gjort väghållningsbesväret snart sagdt olidligt. För att tala om våra norrländska förhållanden må man besinna, att det finnes en stor mängd väghållningsskyldige, hvilka hafva att tillryggalägga många mil på ofta obanade vägar för att komma fram till allmänna landsvägen, hvarifrån de sedermera kanske hafva mer eller mindre långa sträckor kvar till sina väglotter. Då härtill kommer, att kanske, såsom ofta är händelsen, grustaget ligger långt aflägsset från vägsnittet, må ingen undra på, att dylika förhållanden kännas olidliga. Att detta är händelsen inom de kommuner, jag har äran representera, framgår äfven af de uttalanden jag i dessa dagar fått mig tillsända från kommunalstämmorna inom de olika församlingarna.

Dessa församlingar äro Skellefteå, Byske, Norsjö och Jörn, representerande en folkmängd af närmare fyrtiotusen personer, däraf flere tusental mindre jordbrukare. Ehuru dessa uttalanden äro ganska kort affattade, skall jag dock icke, herr talman, besvara kammaren med att läsa upp dem alla, utan nöjer jag mig med ett enda, nämligen det ifrån Byske socken. Där har man fattat en så lydande resolution:

»Byske sockens i kommunalstämma samlade väghållningsskyldige, i likhet med öfre Norrlands öfrige innebyggare af underhållet för allmän väg, bro och färja hårdt betungade, desto kännbarare som landsdelen ännu lider en betänkelig brist på det lifsvillkor för jordbruksnäringens och andra näringars utveckling, nämligen ett bättre kommunikationsnät, anse statens öfvertagande af ifrågavarande underhåll utgöra en på rättvisa grundad åtgärd, ägnad att i sin mån främja landets uppodling och jordbruk samt hämma emigrationen, och förklara därför socknemännen sin enhälliga anslutning i hufvudsak till den af grefve Raoul Hamilton vid årets riksdag väckta motionen, med förhoppning att densamma måtte af Riksdagen behjärtas och under vädjan till valkretsens och länets riksdagsmän att ägna motionen sitt kraftiga stöd.»

Hvad Skellefteå socken beträffar — den folkrikaste i vårt land — så har äfven där enhälligt fattats en likartad resolution. För min

enskilda del är jag också lifligt öfvertygad om att motionären i fråga har framfört så talande och, jag må äfven säga, fullgiltiga skäl för sitt förslag, att de svårligen kunna vederläggas.

Motionären har bland annat åberopat Danmark, där vägunderhållet öfvertagits af staten. Att detta skulle vara något skäl för Sverige att följa exemplet synes utskottet icke vilja erkänna, därför att Danmark är tätare befolkadt och befolkningen där äfven är jämnare fördelad. För mig ställer sig saken emellertid så, att i ett land, sådant som Danmark, med dess relativt täta befolkning på ett mindre område, vägtungan måste falla långt jämnare än i vårt vidsträckta, glest bebodda land. Har det i Danmark befunnits vara nödvändigt att på staten öfverföra väghållningsbesväret, lär det väl få anses så mycket nödvändigare, att staten i ett land, sådant som vårt, öfvertager vägtungan.

Nu kan det invändas, att det vore en orättvisa mot städerna, som ha sina gator att underhålla, om staten öfvertog vägunderhållet. Men det må besinnas, att bönderna ha förutom allmänna vägen sina ofta långa byvägar att underhålla, och detta just för att komma fram till städerna för att där uppköpa sina förnödenheter.

Det har äfven invändts, att vägunderhållet skulle bli långt dyrare, ifall staten skulle öfvertaga detsamma. Jag tror det knappast, utan torde det vara ganska vanskligt att påstå någonting sådant.

Här vore naturligtvis mycket mer att orda om, men jag skall inskränka mig till det redan sagda och ber, herr talman, att få yrka bifall till reservationen och afslag å utskottets hemställan.

Herr Zetterstrand: Herr talman, mina herrar! Motionären har yrkat, att förslagsanslaget till vägars underhåll nu skulle höjas från 1 miljon till 2 miljoner, i syfte att hela kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja på landet skulle successivt öfvertagas af staten. Reservanterna ha icke obetingadt anslutit sig till motionen, men de ha i alla fall påyrkat en skrifvelse, gående ut på att kostnaderna för väghållningsbesväret å landet må af staten öfvertagas eller af statsmedel bestridas. Deras yrkande och motionärens äro därför, kan man säga, så godt som sammanfallande.

Jag tror emellertid icke, att vare sig motionären, reservanterna eller de med dem liktänkande här riktigt tänkt sig in uti, af hvilken vidlyftig betydelse denna fråga är. Jag tror, att den är så vidt-omfattande, att särskildt nu, då man ändock har svårt att upprätthålla jämvikten i statsbudgeten, man icke gärna kan tänka sig att bifalla förslaget.

Se vi på kostnaderna och utgå från hvad motionären själf här uppgifvit — som också är riktigt — eller att för vägunderhållet utgäfvos år 1906 8,332,000 kronor, hvori staten då har deltagit med några olika poster, uppgående inalles till 1,200,000 kronor, så finna vi, att det i alla fall återstår en summa af omkring 7,000,000 kronor, som statsverket skulle ytterligare belastas med.

Nu har motionären tänkt sig, att detta underhåll skulle minskas

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)

därigenom att staten öfvertog<sup>o</sup> det från de enskilda. Den uppfattningen tror jag dock icke att många efter moget bepröfvande skola dela. Min uppfattning är alldeles motsatt och går ut på det, att kostnaderna skola komma att väsentligen ökas genom statens öfvertagande af väghållningsskyldigheten.

Först och främst är det väl gifvet, att redan kostnaderna för underhållet af de nuvarande vägarne i deras nuvarande skick böra ställa sig väsentligen dyrare, om man upplåter detta underhåll på entreprenad eller, såsom man också tänkt sig, om man, i brist på möjlighet därtill, skulle låta de väghållningsskyldige själfva ombesörja underhållet mot ersättning af statsmedel. Det är alldeles gifvet att detta skulle medföra en väsentligt ökad kostnad mot den som nu utgår, då de väghållningsskyldige ju kunna använda egna dragare och egen personal till arbetet. Men kostnaderna komma helt säkert att stiga högst väsentligt äfven af flere andra skäl. Skulle förhållandet bli att statsverket öfvertog kostnaden för vägunderhållet, komme alldeles gifvet väsentligen högre kraf att ställas på vägarne beskaffenhet än hvad nu är fallet. Kan man sålunda tänka sig, att, sedan statsverket öfvertagit väghållningen, t. ex. norrländingarne skulle nöja sig med att deras vägar vore i så väsentligt sämre skick än vägarne i södra Sverige. Jag är öfvertygad om att de icke skulle nöja sig därmed, och man kan icke heller säga, att de borde göra det, då de nödvändigtvis skulle kunna säga sig ha full rätt att fordra lika godt vägunderhåll som de tätare bebyggda delarne af landet.

Men därtill kommer, att i närvarande stund en hel del vägar äro enskilda. Man sträfvar nu att få dessa enskilda vägar insynade såsom allmänna, men de stridiga intressen, som därvidlag råda, göra, att det icke går så lätt att få dessa vägar insynta på sådant sätt. Vore det återigen så att staten blefve den, som skulle öfverta vägunderhållet, tror jag, att man med ifrig agitation skulle komma därhän, att allt flere och flere vägar insynades såsom allmänna vägar.

Därtill kommer, att många nya vägar skulle anläggas. Vi hörde här, huru den förste talaren omnämnde, att norrlandskommittén beräknat, att inom Norrbottens län borde byggas 100 mil nya vägar, inom Västerbottens län 30 mil plus 60 à 70 och i Jämtlands län ungefär lika mycket. Det blir således i alla dessa tre län omkring 300 mil nya vägar, om alla dessa skulle komma till stånd, och jag tror, att de skulle komma till stånd, därest statsverket skulle komma att bekosta vägunderhållet. Min lifliga öfvertygelse är därför, att kostnaderna för vägunderhållet skulle uppgå till det dubbla beloppet eller omkring 15 miljoner.

Men är det så, att staten öfvertar vägunderhållet, så kan väl ingen tänka sig, att man skall kunna motsätta sig det, att staten äfven skall öfvertaga *byggandet* af vägar. Det ena följer, som jag tror, alldeles af det andra.

De enskildes kostnader för byggande af väg uppgå i närvarande stund till omkring 2 miljoner. Skulle nu dessa 300 mil nya vägar

byggas i de norrländska länen, finge man tänka sig att denna kostnad på 2 miljoner komme att ganska väsentligt stiga.

Det är också en annan sak, som den siste talaren berörde, och det är frågan om städerna. Om ett belopp af omkring 17 miljoner kronor skulle uttagas af statsmedel, och man svårligen kan tänka sig, att detta kan uttagas på annat sätt än genom ökad bevillning, hvaraf större delen skulle falla på städerna, tro herrarne, att städerna då skulle nöja sig med mindre än att äfven deras gator togos med.

Kostnaden för gators underhåll uppgick under år 1904 till 4,894,000 kronor. I denna summa är då icke inberäknad kostnaden för brobyggnader, hvilken jag icke är i tillfälle att här anföra, men jag antar att man kan sätta den lågt till en half miljon kronor. Hvilken uppfattning man nu än har, så tror jag att man inför dessa siffror måste ställa sig mycket tveksam gentemot en fråga, sådan som den föreliggande.

Härmed vill jag icke säga, att det är bra ställt som det är. Lättnader behöfvas nog, särskildt i de norrländska länen, och lättnader behöfvas i synnerhet för att åvägabringa utjämning i den ojämnhet i bördan, som på många håll förefinnes, och det är i det syftet, som det årligen utbetalas 150,000 kronor i anslag för att understödja de af väghållningsbesväret mest tryckta distrikten. Jag tror, att det är en riktig väg, som vi i det fallet slagit in på, och det kan bli ifrågasatt att höja denna siffra, kanhända höja den icke så litet. Men när man det gör, torde det vara lämpligt att tänka icke allenast på väghållningen, utan äfven, såsom vi redan varit i tillfälle att under denna riksdag göra, på andra kommunala utgifter och därvid se till, hvilka kommuner, som äro allra mest tryckta icke allenast utaf väghållningstungan utan äfven af andra saker, såsom fattigvård, skolvård o. s. v., och sedan hjälpa, där hjälp är af nöden. Nu har, såsom herrarne veta, för några veckor sedan en motion i det syftet bifallits af Andra Kammaren, och jag hoppas också, att Första Kammaren måtte bifalla densamma, och sker detta, tror jag, att vi fått en lycklig lösning äfven på denna fråga. Men en lösning, sådan som motionären och reservanterna förordat, tror jag skulle innebära att hjälpa få, om ens någon, men stjälpå de allra flesta.

Herr talman, jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Häruti instämde herr *Anderson* i Hasselbol.

Herr *Nordin*: Jag skulle ha kunnat nöja mig med att instämma i den förste talarens yrkande. Men jag vill icke lämna tillfället obegagnadt att här säga några ord. Det tyckes af alla vara erkänt, att väghållningsbesväret i de norrländska länen är kanske det största af alla de onera, som befolkningen däruppe har att bära. Och det är icke alls ifrågasatt, att icke väghållningsbesväret därstädes är mycket tryckande. Ni veta väl, mina herrar, att Norrland har mycket godt om mil, alltså ha vi också mycket godt om landsvägar.

*Om ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)

Och i saknad af andra kommunikationer måste naturligtvis landsvägarna begagnas.

Nu har det talats här om åtskilliga orsaker, som göra väghållningsskyldigheten i Norrland så betungande. Men det är dock en orsak, som icke blifvit berörd och som jag därför vill omnämna. Vi ha nämligen naturen mot oss i Norrland. Den årligen återkommande kälen i marken, de årliga vårfloderna, som i vår kuperade terräng åstadkomma stor förödelse, öka nämligen väghållningstungan icke obetydligt. Man kan säga, att bara ett störtregn kan alldeles fördärfa våra landsvägar. Men då kan man tänka som så: man skall passa på att göra fördämningar i tid för att hindra rännilar att uppkomma och göra utgräfningar i marken. Vi hörde emellertid af en talare nyss, herr Zimdahl, att det fanns orter i Norrland, där man hade 8 mil till närmaste landsväg. Det är under sådana förhållanden icke så lätt att passa på att dämna i bäcken i stället för i ån. Härtill kommer, att de, som bo så aflägsset, ofta måste begagna sig af en utfartsväg, innan de kunna nå fram till landsvägen. Och dessa utfartsvägar kunna vara så dåliga, att man måste rent af klöfja sig fram för att komma till landsvägen.

Nu säger utskottet, att kostnaderna skulle bli oerhördt stora, därest staten öfvertog väghållningsbesväret. Jag delar äfven den uppfattningen, att de nog skulle blifva ganska betydliga. Men då blir frågan den: hvem är det som får förtjänsten af de medel, som för detta ändamål skulle komma att användas? Det blir väl de enskilda väghållningsskyldige själfva, om jag antager att entreprenadsystem kommer att tillämpas. Att detta system skulle höja kostnaderna för vägunderhållet, kan jag icke finna. Ty då staten skall utföra något arbete, är det ju vanligt, att den använder sig af detta system, och den gör det väl för att få det billigare och icke dyrare. Och jag tror, att konkurrensen är så stor, att någon dylik förhöjning icke gärna kan ifrågakomma. Jag för min del skulle icke vilja tillåta min granne att få öfverbetaldt för underhåll af ett vägstycke, därest jag kunde vara i tillfälle att åtaga mig underhållsarbetet. Huru som helst, måste denna sak, såvida principen är rättvis, tränga sig fram förr eller senare, äfven om det icke går nu. Staten har för öfrigt redan erkänt denna princip genom att för närvarande bidra med tre tjugonedelar af kostnaden för vägunderhållet.

Då 1891 års väglag utkom, hälsades den med mycken tillfredsställelse. Ty då trodde odalmannen, att nu är vägfrågan löst. Ja, lagen tenderade åt rätt håll, ty äfven andra beskattningsföremål än i mantal satt jord blefvo förpliktade att deltaga i vägunderhållet. Men man behöfde icke läsa långt i lagen, förrän man träffade på en del märkliga förhållanden. I § 6 t. ex. förekommer den bestämmelsen, att innehafvare af allmän eller enskild tjänstbefattning vore befriad från skyldighet att deltaga i vägunderhållet. Hvad blef följden däraf? Jo, det blef så märkvärdiga följder i våra bygder, att det var rent besynnerligt. En arbetare t. ex., som — lät mig säga — var en skicklig bjälkskrädare och tillika en god timmerman och därför kunde förtjäna 1,000 kronor om året, han fick deltaga i

kostnaden för vägunderhållet. Men disponenten på det verk, där denna arbetare var anställd och som kom åkande efter par eller spann, han betalade icke ett enda öre för detta ändamål. Det var således en bestämmelse, som icke alls kunde anses lämplig.

1906 års väglag ändrade visserligen detta missförhållande delvis; men ej till fullo. Innan denna väglag börjat tillämpas öfver hela landet, kom det massor af motioner in i riksdagen om specialändringar. Riksdagen svarade till en början på dessa framställningar, att någon ändring icke kunde komma i fråga, när väglagen ännu icke i praktiken tillämpats, så att man kunde öfverblicka dess verkningar. Men så småningom blef trycket för stort, och då beslöt Riksdagen en revision af väglagen. Nu har det visat sig, att den nya väglagen i dess reviderade skick icke heller fungerar så särdeles väl. Ty jordbrukarne få hufvudsakligen bära underhållet in natura, men ändock betala en massa pengar i underhåll. Enligt det förslag, som nu föreligger, skulle visserligen utgiften för statsverket blifva stor, det vill jag icke förneka. Men jag vill blott framställa den frågan: hvilket är bättre att ha, en burgen befolkning och en mager statskassa eller tvärtom?

Af de få ord, jag nu anfört, framgår tydligen, att jag ställer mig på deras sida, som yrka bifall till reservationen.

Herr Enander: Herr talman! För någon tid sedan åhörde jag jämte en del inbjudna ledamöter af Riksdagen ett föredrag af en obegripligt lärd nationalekonom, som, såvidt jag fattade honom rätt, dref den läran — det må vara osagdt, om den gode professorn därmed ville »drifva» liten smula med »enfalden från landet» — att på *jorden* skulle ligga alla allmänna landsvägar, att väghållningsbesvärets utgörande skulle åligga ensamt jorden (den fasta egendomen). Jordbrukarne skulle således vara de enda väghållningsskyldige. Jorden och jordbruket borde rättast skiljas åt. All jorden tillhörde nämligen staten, och jordbruket skulle betraktas skildt därifrån såsom en särskild näring eller ett yrke, liksom öfriga yrken inom landet. Det där resonemanget kunde jag då lika litet begripa, som jag kan det nu, för så vidt jag icke kan få fatta det såsom något slags finare »drift» — ett nytt slag af jordbruksdrift måhända.

Jag vill emellertid ej förneka, utan gärna gifva med mig i så måtto, att jorden måste bära alla landsvägar, att alla landsvägar måste ligga på jorden. Ty man kan ju icke förlägga dem utanför eller ofvanför jorden eller så att säga hänga upp dem i luften medelst luftballonger. Jorden och landsvägarna höra ju således så fast ihop med hvarandra, att de icke kunna särskiljas, det förstår jag. Ja, jag kan äfven gå in på och medgifver, att all jord och fast egendom är statens tillhörighet i viss mening. Men i samma mening och betydelse äro då också både jordbrukare och alla andra medborgare med allt deras förvärf samt lif och blod statens tillhörighet. Vore icke så förhållandet, skulle staten icke kunna med någon hemul t. ex. ålägga värnplikt, exproprieras mark, utdebitera skatter etc.

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

Ja, hvad är staten egentligen för något? Jo, staten (svenska staten) är vi samt och synnerligen, som äga medborgarerätt i Sverige, såsom en helhet, en enda organism betraktade. Och vi må väl då anses få rå om oss själfva, kan jag tro, och rå oss själfva. Och så länge vi hålla oss stödt och stadigt vid samt handla efter det valspråket: *rätt åt alla, orätt åt ingen*, skola vi både rå om oss och rå oss själfva som herrar i eget hus.

Konsekvensen häraf är gifvetvis, att hela vårt land bör vara ett enda statsväghållningsdistrikt, där staten själf utgör väghållningsbesväret! Det vill säga, underhållet af allmänna vägarna är en statsuppgift, en statsangelägenhet. Detta framgår icke minst däraf, att dessa vägar, såsom en föregående talare påpekat, äro af största strategiska betydelse och sålunda höra med under hvad man kallar det allmänna fosterlandsförsvaret. Ätminstone inom Norrland, och särskildt inom min valkrets, hafva dessa landsvägar från början byggts såsom militärvägar och äro därför, om man bortser från det strategiska syftet, onödigt breda och följaktligen tungsammare att underhålla, än behöfligt vore. Ty i det glesbefolkade Härjedalen skulle man annars godt kunnat hafva nöjt sig med byvägsbredd på alla vägar, ätminstone tills vidare.

Det sammansatta stats- och lagutskottet har ej heller i sitt föreliggande utlåtande bjudit till att förneka vägunderhållets natur af statsuppgift. Men utskottet förmenar och vidhåller orubbligt, att staten orättvist skulle blifva uppskörtad och »klädd» af vissa sina medborgare, om densamma skulle öfvertaga och entreprenera bort arbetet med vägunderhållet. Och farhågan för uppkomsten af ett olidligt kläsystem vis å vis staten på detta område synes mig vara egentliga hufvudskälet för utskottets hemställan om afslag på ifrågavarande motioner. Men detta skäl är af ytterst ringa betydelse. Ty staten kan godt lära sig af landstingen och deras tillvägagående vid frågan om bestyret med gästgifverihållningens upprätthållande, huru man skall handla i misstänkta fall. I saknad af anbud att mot skäligt bestämd årlig anslagssumma vidmakthålla gästgifveriet, ådömes respektive socken att göra det mot stadgade landstingsbidraget. I andra fall bör staten rättvisligen betala en fattig bonde skälig ersättning för arbetet och icke tvinga honom, såsom nu är förhållandet, att proportionsvis utgöra mängden gångmångdubbel vägskatt mot förmögnare skattedragare. Ty vid beräkningen af vägfyrken tages icke nödig hänsyn till det förhållandet, att vägskiftet kan ligga på flere eller färre mils afstånd från respektive väghållares bostad.

Det kan icke hedra staten, som bör föregå andra arbetsgifvare med godt föredöme, att, såsom nu sker, otillbörligt profitera och dela ut profiten till största delen åt alls icke däraf förtjänta rika medborgare eller stora bolag.

Utskottet förmenar, att vägunderhållet skulle bli kanske dubbelt dyrare för staten, det vill säga för oss själfva, om staten (d. v. s. vi själfva) såsom bolagsenhet öfvertog och medelst entreprenad legde bort detsamma. Detta utskottets resonemang torde väl icke



gärna kunna hålla streck. Ty den naturliga rabattlagen eller lagen för parti och minut torde väl få gälla i fråga om vägunderhållet som om allt annat här i världen. Ett bolag t. ex., som öfvertog underhållet af några mils landsväg, bör väl kunna tänkas göra det för billigare pris, än om enskilda personer, som nu är fallet, skola stumpvis underhålla samma väg. Detta vare sagdt beträffande både sommar- och vintervägunderhållet.

Den hotfulla antydan, som framskymtar i utskottets utlåtande, och som dess ordförande herr Zetterstrand nyss i sitt anförande ytterligare markerat, nämligen att städerna, ifall staten på sätt motionären föreslagit skulle öfvertaga vägunderhållet, icke skulle komma att nöja sig med mindre, än att äfven deras gator toges med, torde väl icke vara allvarligt menad. Ett sådant städernas anspråk skulle vara ganska malplaceradt. Ty stadsgatorna kunna väl icke komma i jämförelse med andra vägar på landet än by- och utfartsvägar, hvilka nu icke alls äro på tal. För öfrigt bor ju den förmögnare delen af befolkningen i städerna. Mycket mer än hälften af landets förmögenhet finnes i städerna, därom synas både motionären och utskottet vara ense. Stadsborna ha en utgift på endast fyra à fem miljoner kronor för underhållet af sina gator, under det att landsbygden får betala sju à åtta miljoner kronor för att underhålla sina vägar, de omförmälda byvägarna ändå icke inräknade. Kan det vara rim och reson uti att sålunda öfver hälften af landets förmögenhet slipper undan all vägskatt för underhållet af landets allmänna vägar?

Innan jag slutar, ber jag, herr talman, att få till protokollet tillkännagifva det, att jag erhållit kommunalstämmoprotokoll och skrivelser från alla socknar och kommuner inom min valkrets och dessutom från Undersåkers församling med uppmaning till mig och länskamrater att med all kraft försvara grefve Hamiltons föreliggande vägmotioner, som de till fullo instämma uti. Jag skall naturligtvis icke förlänga debatten och trötta med uppläsandet af alla dessa protokollsutdrag eller skrivelser. Men jag ber att ur ett par skrivelser få meddela något till närmare detaljeradt klargörande af vägförhållandena och väghållningstungan där uppe i mina bygder. Jag skall icke uppehålla mig vid den omständigheten, att i Härjedalens fagraste och kanske fruktbaraste socken, Storsjön, hafva sockenborna 4 à 5 mil att taga sig fram utan någon väg alls, innan de nå landsvägen, där de hafva sina skiften, utan jag vill för frågans belysning tillåta mig att nämna blott några korta officiella uppgifter från Bergs socken.

»Inom Bergs tingslags väghållningsdistrikt finnas 156,763 meter lands- och bygdevägar samt 58 större och mindre broar, hvilkas årliga underhållskostnader, enligt af särskilda nämnden verkställd uppskattning år 1902 utvisar för vägar 15,610 kronor 61 öre och för broar: 1,314 kronor 90 öre, tillhopa 16,925 kronor 51 öre. Antalet vägfyrkar inom ofvannämnde vägdistrikt år 1908 uppgår till, enligt af häradsskrifvaren upprättade längder:

*Om ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Om ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. (Forts.)	för jordbruksfastigheter, som utgöra vägunderhåll in natura, 27,747: —	—
	staten eller menighet tillhörig allmänningsskog .....	465: —
	annan fastighet eller frälseränta .....	323: —
	och för inkomst .....	3,723: —
	summa vägfyrc	32,258: —

och enligt bokslut öfver vägkassans räkenskaper för år 1907 uppgå utgifterna för vägdistriktets behof till 16,650 kronor 84 öre.

Häraf framgår, att de in natura väghållningsskyldige få vidkännas afsevärda kontanta utgifter för vägdistriktets behof förutom det att de hafva sig ålagdt ett särdeles betungadt vägunderhåll.»

Den andra af mig omnämnda skrifvelsen passar särdeles bra i stycke med hvad jag nu anfört och är från länsmanen A. O. Lindh i min socken. Han torde vara genom sin tjänstemannaställning i icke ringa grad fackman på området.

Och för att slippa sällskapet med prästen och leviten, som äro beryktade för att utan vidare bara gå förbi eländet, ber jag, herr talman, att slippa gå förbi väghållningseländet, sådant det ter sig för vår länsman, som skrifer:

»Det är icke många år sedan det i Andra Kammaren med skärpa framhölls och påvisades sekelgamla orättvisor med det resultat, att grundskatter och rotering afskrefvos från de bördor, som ålago fast egendom, gästgifverihållningen delvis öfverflyttades på andra skuldror och väghållningsbesväret fördelades. De båda senare dock endast skenbart. Ännu åligger gästgifverihållningen i vissa fall jorden, och dess utgörande in natura särskilda hemman, som därtill anses lämpliga. Men i alla fall är arbetet med de allmänna vägarnas underhåll ännu bundet vid fast egendom. Statsmakterna hafva således i princip erkänt, att dessa senast berörda bördor böra trycka allas axlar efter axlarnas förmåga att tåla trycket, men, som lätt kan visas, misslyckats i afseende på sättet för bördans fördelande. Medgifvas måste, att väglagen af 1906 sökt råda bot härför, men bot kan ej vinnas på det sättet. Det allmänna vägunderhållet måste byggas från en alldeles nyanlagd grund. Den gamla är för sned, vind och smal. Det är först och främst en dyrbar historia att verkställa ny vägdelning, därefter torde det ännu dröja många år, innan redan bestående vägdelning kan rubbas, och, där så kan ske, torde svårigheter möta att finna enigheten så stor, att beslut om ny delning kan lagligen genomdrivas.

För att visa, huru ojämnt vägunderhållet kan verka och med nödvändighet måste verka, såsom det nu är ordnad, må anföras ett par exempel från Lillherrdals socken. Det rör prästen och länsmanen. Prästbordet är en åttendedels mantal, länsmanen äger en lägenhet. Prästbordets vägskifte är 215 meter långt med underhållet upptaget till 20 kronor, 16 kilometer aflägsset från prästgården. Länsmannens skifte är 96 meter långt, underhållskostnaden därför 8 kronor 89 öre, afståndet 29 kilometer. Huru samvetsgrant en väguppskattning och delning än må ske, skall ju afståndet städe inverka, och i det anförda fallet får länsmanen, som måhända kan

få sina 96 meter reparerade genom några timmars arbete, opropor-tionerligt stor kostnad för resan till stället och åter eller minst ett dagsverke för häst och karl mer än prästen, bara för resan. En by, Olingskog, tvenne hemman, har 3 mil fram till allmänna lands-vägen, däraf 2 mil så kallad klöfjeväg. En annan by, Fjätdalen, 5 hemman, har likaledes 2 mil till farbar väg och numera 3 mil, men till för något år sedan 5,5 mil till allmän landsväg och sina respektive skiften. Det säger sig själf, att — så länge väglagning åligger jorden — dessa byar omöjligen kunna få den lindring, som motsvarar flere dagars resa till och från arbetsplatsen.

En bestämmelse i väglagen, som svårligen lär kunna ändras, synes betaga den anvisade utvägen att lägga vägunderhållet på vägstyrelsen all därmed afsedd verkan. Härmed åsyftas nämligen den långa tid, som nödvändigt måste förflyta från syneförrättningen, tills syneförrättningens föreskrifter kunna bringas till verkställighet. Denna tid är i senaste väglagen ytterligare utsträckt snart sagdt i det oändliga genom inryckande i lagen af besvärsmål. Men äfven i normala fall inom distrikt, som innehålla 12 à 15 mil allmän väg — af sådana finnes ett flertal — måste med nödvändighet förflyta en söndag, innan syneprotokoll kan hinna uppsättas och expedieras till publicering. Därefter skall väglotsägaren lämnas rådrum åt-minstone en vecka. Och då det måste tänkas, att länsmanen har jämväl andra göromål än att ligga ett par veckor efter landsvägarna för att tillse det vägsynens föreskrifter fullgjorts eller, där så ej skett, föranstalta om lagning, skall det — i normala fall — dröja minst 3 veckor, kanske 4, 5, 6 veckor, innan vägsynens föreskrifter slutförts. Men då äro vägarna för länge sedan upptorkade, och den vägfyllning, som påföres, males snart till damm, och vi veta nog litet hvar, huru kraftig verkan detta damm har på dragare, på åkande, på gående, både invärtes och utvärtes.

Då statsverket icke synes hafva fått för sina arbeten betala mera, men ofta mindre än den enskilde, synes det icke troligt, att statsverket skulle få vidkännas högre kostnader för vägunderhållet inom hela riket än detsamma nu går till; men till denna omstän-dighet komma de fördelar, som ligga däruti, att den enskilde jord-ägaren, oberoende af närmare eller fjärmare boningsort, kunde, fri från den samtidigt med vårbruket infallande väglagningen, ägna sig åt sitt jordbruk — en nationalvinst, som utan öfverdrift kan taxeras till hundratusentals, sannolikt miljoner kronor; att vägarna kunde iståndsättas på rätter tid och det på iståndsättningen nedlagda arbetet uppfylla det därmed afsedda ändamålet och så småningom minska underhållskostnaden; att den enskilde vore fri från det i många fall alldeles felaktiga att straffas för en »försummelse», som kan hafva i de flesta fall andra orsaker till grund.

Under en lång följd af år hafva de norrländska skogarna fått och få ännu lämna fyllda kassakistor och arbete till städerna vid våra kuster, däraf skogsägarna haft ingen nytta, men såväl stads-bornas som det bättre lottade Sveriges, som af sin bördiga jords-alster fått åt oss sälja sina produkter. Dessa hafva vi till den dag

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

i dag är fått dyrt betala genom deras forsling 10, 20 mil eller mera efter häst på dåliga vägar, under det att producenterna haft sina förnödenheter inpå husknutarna. Det talas ännu så vackert om Norrlands kolonisering. Kolonisten får nog sitt vägskitte med många mils afskräckande afstånd från sin koloni. Låtom oss ej tala så vackert om god vilja, innan vi tagit ens de första stegen att göra det behagligare för kolonisten, som ännu finner det billigare och lättare att emigrera till Amerika än slå sig ner i en norrländsk koloni, dit hvarje lifsförnödenhet m. m. måste köpas till högt pris och därtill flera dagars uppoffring för dess hemforsling. Nej, låtom oss känna, att vi tillhöra en familj, ett enigt Sverige och se stort på förhållandena. Om vi besjålas af sådana känslor, skola vid med glädt mod fördomsfritt inse, att billighet och rättvisa medborgarna emellan bilda den säkraste grundvalen för vårt älskade fäderneslands framgång och kraft.»

Herr talman! Jag ber att med det sagda få instämman i och yrka bifall till den vid ifrågakvarande utskottsutlåtande fogade reservationen.

Herr Eriksson i Älgered: Att det finnes behof af ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet har sammansatta stats- och lagutskottet tydligt erkänt i en passus, som återfinnes i motiveringen på sid. 9 i utskottets betänkande, där det heter:

»I nära samband med frågan om redan befintliga vägars insyning i det indelta vägnätet står spörsmålet om anläggning af nya vägar. Att ett behof af sådana i vissa delar af landet, särskildt i de norrländska länen, gör sig gällande, kan icke bestridas. Behovets tillgodoseende torde också utgöra en nödvändig betingelse för vissa landsändars utveckling i enlighet med deras naturliga förutsättningar i öfrigt. Med hänsyn till de kostnader, som häraf skulle tillskyndas de väghållningsskyldige, möta för närvarande ofta nog betänkligheter mot att i allo tillgodose sagda kraf. Annorlunda skulle förhållandena otvifvelaktigt gestalta sig, om staten åtog sig utgifterna för väghållningen. Krafven härutinnan skulle tränga sig fram i stegrad grad och tvinga sig till beaktande afsevärdt lättare än under nuvarande förhållanden. Afven om man icke är blind för de fördelar, som häraf skulle vara att vinna för landet», etc.

Jag för min del behöfver endast läsa dessa rader för att tydligt se, att sammansatta stats- och lagutskottet har gifvit fullt erkännande åt den satsen, att förhållandena i afseende å vägunderhållet icke äro sådana de borde vara, och att det skulle lända till stor nytta för egnahemsrörelsen i vårt land, om på landsbygden ett förbättradt vägunderhåll och flere nya vägar komme till stånd. Naturligtvis skulle häraf följa, att stora kraf komme att ställas från de enskildes sida och därmed stora kostnader uppstå, om det skall vara möjligt att realisera denna plan. Dessa kostnader trycka för närvarande synnerligen ojämnt. Särskildt hvad Norrland angår, gäller det, att där många kommuner finnas, som omöjliga kunna komma

ut med sitt vägunderhåll utan särskildt statsbidrag. Därför har man också nödgats slå in på en annan princip än den, som ursprungligen gällde i fråga om vägunderhåll, nämligen att det skulle åligga jordbruket ensamt att underhålla vägarne. På 1890-talet fick man därför till stånd en ny lag, som i sin 60 paragraf föreskref, att staten skulle bidra med en tiondedel af vägunderhållet in natura, hvad sommartiden angår. Likaså föreskrefs i samma lag, att äfven öfriga skatteobjekt skulle bidra till vägunderhållet. Vid den revision, som sedermera vidtogs nu senast på 1900-talet — för en par tre år sedan — utvecklade man denna princip om statens bidragsskyldighet genom kompromiss därhän, att statsbidraget skulle utgöra  $\frac{3}{20}$  i stället för  $\frac{1}{10}$ . Genom dessa stadganden har således den principen blifvit erkänd, att staten liksom ock andra skatteobjekt än jordbruksfastighet skola bidra till vägunderhållet på landsbygden. Och det är uppenbart, att denna princip, då den en gång vunnit erkännande, skall ytterligare tränga sig fram, ty det är icke annat än en gärd af rättvisa att, såsom motionärerna tänkt sig, skrida vidare framåt på den redan inslagna vägen. Det är klart som dagen, att då framställer sig framför alla den frågan: »Hvad kostar vägunderhållet?» Det har här från sammansatta stats- och lagutskottet citerats, att kostnaderna skulle gå till 8 miljoner kronor i rundt tal eller, närmare angifvet, 8,332,000 kronor. Men det är icke nog med detta. Man stannar icke där, utan sammansatta stats- och lagutskottet har slutligen kommit till det resultatet, att om hvad motionären och reservanterna föreslagit skulle vinna Riksdagens bifall, skulle vägunderhållet och kostnaderna för detsamma komma att enormt springa upp. Och utskottets vice ordförande — eller om det är utskottets ordförande, det kan jag icke säga — har kommit till den enorma siffran af 15 miljoner kronor. Och det är klart som dagen, att för herrar stadsrepresentanter kan det icke kännas angenämt att få lof att deltaga i en så enorm utgift, under det att man på flera olika sätt söker minska städernas inkomster, t. ex. antingen genom att, såsom vi nykterhetsvänner hafva på vårt program, afskrifva städernas andel i brännvinsförsäljningsmedlen eller genom att, såsom från åtskilliga håll yrkas, beröfva städerna tolagsersättningen. Men samtidigt vill man pålägga städerna allt större bördor.

I detta sammanhang är det kanske lämpligt att beröra en annan fråga. Man har visat, att landsbygdens direkta bevilning för år 1907 uppgick till 4,849,102 kronor, under det att städernas direkta bevilning uppgick till omkring 7,139,000 kronor, men försiktigt nog har det sammansatta stats- och lagutskottet underlåtit att andraga det, som mera än den direkta bevilningen bidrager till att fylla statens behof af inkomster, nämligen huru stort Sveriges befolknings bidrag är i form af indirekta skatter genom tullsystemet, sådant det är organiseradt till ett sammanhängande helt af jordbrukstullar och industritullar. Ser man efter, huru stort detta bidrag är, kommer man upp till ett belopp af 60 miljoner för närvarande, och jag undrar, om icke herrarne då bli ense om att landsbygdens andel på grund af dess större befolkning måste vara mycket större än städernas

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmler  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

andel däraf. Och detta betyder vida mera än den direkta bevil-  
ningen, såsom tydligt framgår af de angifna siffrorna. Att då draga  
fram de mindre beloppen, men lämna de stora beloppen ur räkningen,  
det är sannerligen att sila myggor och svälja kameler.

Men jag återvänder till frågan om, på hvilka sätt man kunnat  
skrufva upp utgifterna för vägunderhållet till dessa 15 miljoner,  
som det först var fråga om. Jo, först och främst, säger utskottet,  
skall underhållet bli dyrare, då staten bekostar detsamma, än förut.  
Därvidlag förmenar man då, att jordbrukarne icke längre skulle  
nöja sig med vägarne, sådana de nu äro. Detta antagande är  
dock egendomligt. Det ser ut, som om man ville påstå, att jord-  
brukarne hade i sitt fria skön att hålla vägarne precis så, som de  
själfva ville. Jag medgifver visserligen, att jordbrukarne genom den  
senaste lagen tillerkänts större inflytande än förut, enär nämnde-  
männen och kronoombudet nu hafva lika rösträtt i fråga om, huru-  
dana vägarne skola vara i de respektive distrikten, under det att  
förut detta afgjordes uteslutande af kronoombudet. Jag förmodar,  
att samma kontroll från statens sida äfven framdeles skulle göra  
sig gällande, och att entreprenörerna väl icke skulle komma att  
hålla vägarne bättre, än kronoombudet påyrkade. Det skäl till  
ökning af kostnaderna för vägunderhållet, som från denna synpunkt  
blifvit framhållet, synes mig således helt och hållet bortfalla. Men,  
säger man, kostnaden för själfva arbetet skall komma att stiga  
proportionsvis, ty det är det vanliga, då något skall utföras för  
statens räkning, att det blir mycket dyrare, än då arbetet utföres  
för enskilda. Men då allt skulle gå på entreprenad, blefve det  
sannerligen icke dyrare. Lagutskottets vice ordförande, som under-  
skrifvit detta betänkande, sade, att jordbrukarne hade egna dragare.  
Det ville således lagutskottets vice ordförande icke räkna, att det  
är förenadt med kostnader för jordbrukarne att hålla dragare. Det  
kan ju slå fel med foderskörden och bli foderbrist, så att man måste  
köpa foder, och det kan bli ganska dyrt. Jag tror därför, att man  
bör räkna på ett helt annat sätt. Jag tror därför icke, att det är  
annat än att, såsom man säger, måla en ond potentat på väggen  
för nöjet att sedan få piska honom, när man påstår, att underhållet  
på den vägen skulle bli dyrare.

Men man har kommit till de 15 miljonerna äfven från två  
andra synpunkter. Man säger, att då det gäller insyningen af nya  
vägar, skulle det komma att taga en annan fart än hittills. Jag är  
icke blind för den synpunkten, och jag är böjd att gifva rätt åt  
hvad rätt är. Jag tror verkligen, att så kan komma att ske. Men  
nu är det mer än en gång, som kronans ombud, hvilken ju skall  
bevaka statens intresse, varit med om att syna in en ny väg, under  
det att enskilde vägunderhållsskyldige bestridt insynandet. Det skulle  
kanske kunna vara möjligt att i detta afseende genomföra rättvisa  
i högre grad, än som nu sker. Och jag tror nog, att det kunde  
vara behöfligt, att åtskilliga andra vägar bli insynade, än nu plägar  
ske. Jag vill därför icke neka till, att icke kostnaderna för väg-  
underhållet härigenom skulle kunna komma att uppskrufvas, ja, jag

är till och med rädd för att så skall blifva förhållandet. Men det vore väl i alla fall för landet i sin helhet en vinst förenad härmed, ty därigenom kunde egna-hems-rörelsen kraftigare uppblomstra och landet blefve då hastigare befolkadt.

Det sista skäl, som anförts för att kostnaderna för våra vägar skulle bli så afsevärdt större, om staten öfvertog väg-hållningsbesväret, är det, att i så fall skulle nyanläggning af vägar i stor utsträckning komma i fråga. Ja, äfven härmed förhåller det sig ungefär som då det gäller insyning af förut befintliga vägar: kostnaderna skulle nog icke vara förspillda. Ty i längden åtminstone skall det visa sig vara en vinst att få många nya vägar anlagda. Vi skola då få se många egna hem uppförda särskildt i vårt vackra nordliga Sverige med dess majestätiska floder, dess väldiga bergskedjor och dess många leende dalar, där åkrar och ängar finnas och dit våra turister fara. Är det då icke en vinst att få nya vägar brutna där uppe, hvarigenom folk kommer att bygga och bo där, och är icke detta bättre än att folket skall utvandra till den fjärran västern?

Också jag har, i likhet med några andra talare, fått till mig öfverlämnad en del uttalanden i frågan; jag har från fem kommuner i min valkrets fått emottaga resolutioner, nämligen en från hvarje kommun af dessa 5, men skall icke trötta herrarne med något uppläsande af desamma. Jag ber nu endast att på grund af hvad jag nu anført och med instämmande i de skäl, som framförts af herr Wiklund, få förena mig i hans yrkande om bifall till reservationen.

Herr Persson i Stallerhult: Herr talman! Den fråga, som vi nu debattera, är en ganska stor fråga; det gäller ju att afgöra, huruvida staten skall öfvertaga hela skyldigheten att underhålla samtliga de i landet befintliga vägarna, såsom motionären och reservanterna påyrka. Ett bifall till detta yrkande skulle, enligt hvad af reservanternas motivering framgår, hafva den verkan, att »därigenom öppnas möjlighet ej allenast till en jämn och rättvis fördelning af vägbördan efter hvars och ens förmåga att bära den, utan äfven till ett nedbringande af den totala kostnaden för vägunderhållet». Detta är det hufvudsakliga skälet, hvarför, enligt reservanternas mening, staten skulle öfvertaga hela väg-hållningsbesväret.

Nu kan man ju gifva reservanterna rätt i deras påstående i denna del, dock endast under en viss förutsättning, nämligen den, att statens resurser verkligen äro så stora, att, med utgående från statsverkets nuvarande inkomstbelopp och de skattebördor, svenska folket nu har att bära, en sådan behållning uppstår, att därmed kunna täckas äfven kostnaderna för underhållet af allmänna vägar. Ja, vore detta verkligen förhållandet, då är äfven jag af den åsikt, att en jämnare fördelning af skattebördorna skulle åstadkommas — under förutsättning likväl, att de redan nu utgående skatterna äro jämnt och rättvist fördelade, något, hvarom man ju kan tvista och hvarom äfven mycket har tvistats. Men att på statsverkets budget

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämnelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

Om ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.  
(Forts.)

öfverflytta hela denna stora utgift, som väghållningsbesväret innebär, låter sig ju icke göra utan att pålägga vårt folk nya, stora skattebördor, ty kostnaderna för vägunderhållet måste ju då öfverflyttas på nya skatteföremål. Jag vill då till särskildt reservanternas hemställa, huruvida de verkligen äga så stor uppfinningsförmåga, att de kunna fördela de nya skatterna för dessa nya utgifters skull på ett sätt, som är mera rättvist och billigt än hvad nu sker på grund af gällande lag om utgörande af väghållningsbesväret på landet. För min del tviflar jag på, att det står till att på ett jämnt och rättvist sätt fördela dessa nya skatter, som man nu vill, att Riksdagen skall pålägga det svenska folket för utgörande af väghållningsbesväret. Nu säger man, att en sådan väg måste vi i alla fall snart beträda. Ja, det kan väl vara möjligt, att den tid närmar sig, då man måste så göra; men för min del tror jag icke detta vara till någon lycka.

Man vill nu peka på den statistik, som finnes beträffande väghållningskostnaderna inom hvar och ett af vägdistrikten i landet, och man visar, hurusom af denna statistik framgår, att i detta afseende finnas mycket stora olikheter mellan de olika väghållningsdistrikten. Men orsakerna till dessa olikheter äro så mångahanda, att — det vågar jag utsäga — det mycket väl kan inträffa, att dessa olikheter icke behöfde vara så stora, som de, af blotta siffrorna att döma, synas vara. För att bevisa detta vill jag endast anföra ett enda exempel ur denna statistik, ett exempel, byggdt på den erfarenhet man har i min hemtrakt, där man kanske kan nogare undersöka förhållandet, sådant det verkligen är, än man kan göra på de orter, där man måhända icke känner till, hur saken i verkligheten gestaltar sig. (Jag tror emellertid, att det äfven i Jämtland och Norrland i öfrigt, hvilka landsdelars vägförhållanden här blifvit särskildt berörda, tillgår på i hufvudsak samma sätt som i öfriga, sydligare belägna landsänder.) Det är ju nu så, att väghållningsbesväret skall, som det heter i hvarje distrikt, uppskattas till den verkliga kostnaden, i sin helhet; den därigenom uppkommande summan fördelas så på de in natura väghållningsskyldiges fyrkar, och därefter få de icke in natura väghållningsskyldige betala kontant, efter den kvotdel, som erhållits. Uppskattas nu väghållningsbesväret i ett distrikt *mycket* högt, så blir ju kostnaden mycket hög, på papperet, att börja med, men äfven för dem, som icke utgöra besväret in natura, utan i stället betala kontant; för dem åter, som in natura bidraga till vägarnes underhåll, behöfver det icke bli så betungande, fastän det äfven beträffande dem tager sig högt ut på papperet.

Jag vill nu anföra det af mig antydda exemplet. Inom åtskilliga väghållningsdistrikt i det län jag tillhör hafva på sista tiden pågått nya upptaxeringar af väghållningsbesväret — väglagen har nu verkat där mer än tio år, så att ny upptaxering har kunnat ske. I ett af dessa distrikt har väghållningsbesväret upptaxerats till en kostnad af 12 öre per meter, men i ett annat, därintill gränsande distrikt, där, efter hvad jag förmodar eller rent af vågar utsäga, vägunderhållet visst icke är svårare än i det förra, har väghållningsbesväret



upptaxerats till icke mindre än 26 öre per meter. Hur verkar nu denna olikhet? Jo så, att kostnaden blir per meter, i det förra distriktet 22 öre och i det senare 43 öre per vägfyck. Jag försäkrar, att hvilken som helst väghållningsentreprenör skall åtaga sig att för samma kostnad — den lägre — underhålla vägarne i båda dessa distrikt. Nu är det ju gifvet, att för dem, som icke in natura utgöra väghållningsbesväret, kostnaden blir högst olika inom dessa båda distrikt: inom det ena 22 öre per vägfyck och i det andra 43 öre per vägfyck, såsom jag nyss framhöll. Men för de in natura väghållningsskyldige är det icke någon olika tunga, alldenstund det på hvarje dem tilldelad vägfyck är lika lång vägsträcka att underhålla och enär det emellan de olika distrikternas vägar icke är någon skillnad i anseende till beskaffenheten, såsom jag äfvenledes nyss sade. Huruvida man inom Jämtland — där statistiken också visar sådana här stora ojämnheter — går till väga på samma sätt och värderar besväret så olika i olika distrikt, ehuru naturförhållandena och öfriga omständigheter borde betingat mera lika värdering, det kan jag icke med bestämdhet säga — men det kan ju tänkas, att skillnaden emellan olika uppskattningsnämnders uppskattning äfven där är större, än den behöfde vara. Hädanefter har emellertid ett sådant sätt att gå till väga blifvit förekommet genom de senaste ändringarna i väglagen, åtminstone därigenom att ordförandena i uppskattningsnämnderna skola, såvidt möjligt är, följa med i hvarje distrikt inom ett län, och då skola väl dessa med sin erfarenhet och iakttagelseförmåga kunna se till, att olikheterna icke blifva så stora som hittills.

Nu kan man nog säga, att olika landsdelar tryckas olika hårdt af vägbördan och vägs-katten. Men om man ser efter i statistiken, så tror jag knappast, att Norrland är den landsdel, som i främsta rummet bör klaga häröfver. Ser man efter, huru det förhåller sig i berörda afseende, så kommer i första rummet Mo härad i Jönköpings län. Där är det 11 sträckmeter för hvarje fyck med en upptaxering af underhållet, som icke uppgår till 2 öre per meter, och med en kostnad af 10 öre för jordbruksfastighet och 25 öre för andra underhållsskyldige. I andra rummet kommer Kinds härad i Alfsborgs län med 10 sträckmeter för hvarje vägfyck. Det blir närmare 4 öre i årligt underhåll för hvarje meter, och kostnaden uppgår till 10 öre för jordbruksfastighet och 43 öre för andra underhållsskyldige. Så komma vi i tredje rummet till Jämtlands län, där klagoropen äro så högljudda. Där ha vi ett distrikt, Hede distrikt, med 8 sträckmeter och med en upptaxering per meter till 6 öre, och där få jordbrukarne betala 25 öre och de, som icke få underhålla sina vägar, 42 öre per fyck.

Om inom uppskattningsnämnderna jordbruksintresset kommer i majoritet, så kan denna majoritet skrufva upp vägs-katten huru mycket som helst, och då ginge det så, att de, som icke hafva rätt att fullgöra vägunderhållet in natura, finge betala fiolerna, och sedermera kommer resultatet att visa, att jordbrukarne tyngdes af vägunderhållet. Detta är enligt mitt förmenande icke rätt.

*Om ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

Vidare kan det finnas andra orsaker, som göra sitt till, att åtskilliga distrikt tryckas hårdare än hvad de borde göra, och därvidlag skall jag endast välja ett enda exempel. Det finnes åtskilliga trakter i vårt land, där jordbruksfastigheterna icke uppskattas till sitt verkliga värde, utan där man försöker hålla detta värde så lågt som möjligt. Genom detta förhållande blir det underhållsskyldiga fyrktalet lägre än om det verkliga värdet åsattes. Då skulle vägfyrtalet för de underhållsskyldiga höjas, och genom dividering med vägstkostnaden blefve kvoten mindre. Jag antager, att detta förekommer i Norrland. Det är ju icke sällan man får läsa i tidningarna, att inom det eller det norrländska länet en jordbruksfastighet med taxeringsvärde af 10,000 kronor sålts för öfver 100,000 kronor. Jag har klippt ut en tidningsnotis, där namnet stod angifvet på ett dylikt hemman, men jag skall icke uppläsa denna notis. Huru ställer det sig nu med denna sak? Den nyssnämnda fastigheten har 100 vägfyrk, men enligt försäljningsvärdet skulle den hafva 1,000 vägfyrk. Om det vore så i hela distriktet, så skulle det väghållningsskyldiga fyrktalet växa tio gånger, och om man dividerade vägstkostnaden med den siffra, som då uppkommer, blefve det ett annat resultat. Men hvem skall klaga? Jo, de personer i distriktet, som icke hafva rätt att fullgöra vägunderhållet in natura. Det är de, som blifva beskattade.

Det har vidare framhållits, att underhållsskyldige väghållare äfven få betala ut kontant. Ja, det är sanning, men äfven det får man reducera, ty man får äfven det kontanta värdet för vintervägunderhållet, och det är inga andra som kunna fullgöra detta än de in natura väghållningsskyldige väghållarna. Således få de tillbaka hvad de betala och ofta mera till, emedan vinterväghållningen är dyrare än hvad utbetalningen kontant belöper sig till. Det finnes statistik, som kan åskådliggöra detta, men jag skall icke trötta kammaren med att anföra något därom.

Det är äfven en annan omständighet, som verkar därhän, att uppskattningen kan blifva dyrare på en ort än på en annan, nämligen att man, såsom vi under förliden vinter hört omtalas från Norrland, där det var fråga om nöd i vissa landskap, säger, att man icke kan arbeta, om man icke får högre dagspenning. Då blir dagspenningen för arbetare där dyrare än hvad den är i öfriga landskap. Detta tages i betraktande, antager jag, och lägges till grund för kostnadsberäkningen. Men nu är frågan: Skall man i mellersta och södra Sverige, där man icke är van vid sådana dagspenningar, betala till dem i Norrland, hvilka äro vana vid så stora arbetsförtjänster? Det anser jag icke vara rätt.

Vidare har det framhållits, att det är en allmän klagan, att skatten växer år efter år. Det är ju möjligt, att detta är en allmän klagan, men de direkta skatterna hafva väl icke, såvidt jag kunnat finna, vuxit. Jag undrar emellertid, huruvida denna klagan skulle blifva mindre, om staten åtog sig ytterligare en skyldighet på 10,000,000 kronor i sin budget, och man finge skaffa sig nya skatteinkomster för detta ändamål, såsom jag redan antydt. Jag undrar,

om denna klagan skulle minskas. Jag tror, tvärtom, att den skulle ökas, och därvid skulle jag vilja fråga: hvem skall bära dessa nya skatter?

Reservanten framhöll i sitt första anförande, att det bygges nya vägar, i synnerhet i Norrland, och att bördan däraf blir olidlig. Men hvem beror detta på? Såvidt jag kan förstå väglagen, så är det icke möjligt att få en ny väg byggd, utan att de väghållningsskyldige därom väcka förslag och framställa behovet. Nu är det klart, att, om de väghållningsskyldige på sitt sammanträde finna det vara med distriktets fördel förenligt att få en ny väg byggd för att få goda kommunikationer och högre värde på sin egendom, så är det de själfva, som skapat detta förhållande. Då förundrar det mig, att de klaga öfver, att de själfva skola betala något högre utgifter, därför att de få väg förbi sitt hemman. De klaga icke rätt i detta fall, det vågar jag säga.

Så talades det sedermera om, att det icke skulle blifva dyrare, om entreprenadsystemet infördes i hela vårt land. Men herrarne misstaga sig i detta fall. Entreprenadsystemet är en frivillig täflan, säger man, och därigenom skulle kostnaderna kunna nedbringas så mycket som möjligt. Men i detta fall är frågan icke så förberedd, att många kunna täfla och blifva entreprenörer för en vägsträcka. Det är endast en och annan, hvars gård har ett sådant läge, och hvilken innehar en grustäkt på sin egendom eller ock förvärfvat en sådan på en annan egendom, som kan uppträda som entreprenör vid utbudandet af en väganläggning. Det blefve kanske endast en tiondel, som kunde göra stora och goda förtjänster, under det att de återstående nio tiondelarna af jordbrukarne finge betala kostnaderna. Tro herrarne, att det skulle blifva annat än en ovanligt stor klagan öfver denna ojämnhet. Kunna herrarne garantera för, att hvarje jordbrukare får blifva entreprenör för en viss vägsträcka och därigenom får något tillbaka för de nya skattepålagor, som uppkomma därigenom att staten öfvertager vägunderhålningen, så skall äfven jag gå in därpå, men det kunna herrarne icke garantera. En sådan tillämpning tror jag icke kan åstadkommas. När en jordbrukare får afbörd sig sin skatt in natura genom sitt arbete och med sitt folk och sina ök, hvilket är det billigaste, så blir skatten minst tryckande. Men skall han betala ut kontanta pengar, så är det klart, att man måste se sig om efter, hvar man skall få penningar att betala de nya skatterna. Det kan hända, att det kan bli ganska svårt.

Jag skulle kunna fortsätta, men jag skall icke längre upptaga kammarens tid och jag skall därför be att få sluta med att yrka bifall till utskottets förslag.

Herrar *Lundell*, *Johansson* i Möllstorp, *Carlsson* i Norra Smedstorp, *Svensson* i Olseröd, *Mallmin* och *Nilsson* i Skärhus instämde häruti.

Herr Hörnstén: Herr talman, mina herrar! Denna fråga har nu debatterats så pass länge, att det synes, som om kammarens

*Om ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)

ledamöter skulle börja att tröttna. Jag tror också, att själfva saken börjat få en helt annan vändning under diskussionen än hvad motionären egentligen velat föra fram med sina motioner.

Under det anförande, som hölls af den senaste talaren, hvilken försvarade utskottets hemställan om afslag, framkom det ju ganska tydligt och klart, att striden här föres mellan olika landsdelars uppfattning i frågan. Motionären däremot har, såsom han också i sitt anförande i Första Kammaren nyss betonade, velat framföra denna sak såsom en samlande och enande nationell fråga, i det han talade om den nationella samling, hvilken vi så länge hört framhållas i tal och skrift. Jag ber därför att nu först få föra herrarnes tankar tillbaka till hvad motionären i sin motion säger angående den ökning i statsutgifterna, som statens öfvertagande af vägunderhållet skulle medföra, att »denna ökning ej torde komma att verka synnerligen betungande på budgeten, helst man genom en dylik öfverflyttning har att motse ett afsevärdt ekonomiskt uppsving på landsbygden i flera riktningar, minskad emigration och en stegrad egnahemsrörelse». Motionären anförde i sitt yttrande i Första Kammaren, att utskottet icke sysselsatt sig vidare med att ingå i någon pröfning af denna framställning. Jag tror emellertid, att vi först och främst måste betrakta frågan om vägarnas öfvertagande af staten såsom en helt och hållet nationell fråga och utan afseende på motsättningarna mellan olika landsdelar. Vi behöfva därför icke förneka, att motsättningar finnas, och utskottet har också välvilligt velat gå med på att, såsom redan nu är fallet, lämna ytterligare bidrag till väghållningsdistrikt, som äro af väghållningen särskildt betungade.

Men jag vill föra herrarnes tanke in på ett område, som för oss landtmän i synnerhet och för hela den svenska nationen i allmänhet bör vara så att säga lifsfrågan, d. v. s. vårt jordbruks högre lyftning, hvarom vi i dessa dagar påmintes genom landtbruksaposteln Rösiös föredrag och resor i våra nordliga provinser. Nu sade den siste ärade talaren, att väghållarne skulle kunna underhålla in natura sina vägar på tider, då detta för dem vore billigast och lämpligast. Detta skulle icke kunna ske genom entreprenadsystemet. Men jag vill betona, att för landtbrukets bedrifvande i Norrland fordras, att man tillvaratager hvarje timme, jag skulle vilja säga hvarje minut, för att man skall kunna sköta jorden riktigt och för att i rätt tid hinna beså den och likaså skörda, ty blott *en* dags försummelse härutinnan kan förorsaka af nattfrost förstörd skörd. Och jag vet, huru vi i vår hembygd måste draga ut till vägarne och försumma vår bruket på en dag, som kanske kostar oss en minskad skörd; detta förorsakas af de naturliga och klimatiska förhållandena däruppe. Skall jordbruket enligt Rösiös behjärtansvärda framställning kunna höjas icke bara i mellersta och södra Sverige utan också i Norrland, så är det klart, att jordbrukaren behöfver befrias från de besvärligheter, som ligga däri, att han ofta måste skynda sig ut för att laga vägarne, hvilket, som en talare framhöll, kan inträffa.

om en störtflod eller dylikt kommer till. Det är, som jag tror, en behjärtansvärd tanke att härvidlag erinra sig.

Vi böra tänka på, att statens öfvertagande af vägarne bör ske under den förutsättningen, att staten anlägger vägarne af affärsintresse, såsom förhållandet i staterna i Amerika lär vara. Där se staternas styrelser till, att vägar anläggas, där det finnes utvecklingsmöjligheter antingen för jordbruket eller industrien, och man söker till och med på förhand förbereda anläggandet af vägar för att locka folk, i synnerhet invandrare, att anlägga jordbruk och uppriätta industrier. Men i Sverige har den taktiken hittills varit rådande, att den enskilda företagsamheten först fått bryta sig fram, och sedan denna enskilda företagsamhet i årtal arbetat, har den möjligen fått sina egna anlagda utfartsvägar indelta. För starkare industrier går det bra, och vi ha i Norrland bevis på, att t. ex. sågverksbolag fått bygga halfmilslånga vägar och fortfarande underhålla dem för sin industris skull. Liknande är förhållandet med nybyggare. De ha behof af men *kunna* dock icke bygga vägar, icke ens om de begagna sig af den nya lagen angående enskilda vägar på landet, ty det blir för tungt för dem i alla fall. Motionären i Första Kamraren yttrade, att han fått den uppgiften, att personer hade måst resa ända till tio mil för att underhålla in natura sina vägskiten och däraf fyra eller fem mil på obanade vägar. Detta är ju gräsligt att bara föreställa sig. Man talar så mycket om, att vi skola uppbygga vårt fosterland, vi skola försöka att kvarhålla så många af landets invånare som möjligt, vi skola understödja egnahemsrörelsen med mera. Men samtidigt ställer man det så uselt, att det på vissa håll icke ens är möjligt att få utfartsvägar. Den motion om utfartsvägar från järnvägsstationer, som jag väckt i kammaren och som på enahanda skäl som denna blef afslagen, ville ock framhålla, att statens väghållningsskyldighet skall ske ur affärsmissiga synpunkter.

Nu säger man, att, om staten öfvertager de nuvarande vägarne på landet, så komma städerna och säga, att staten skall öfvertaga äfven gatuunderhållet. Jag vill däremot först och främst anmärka, att då ha vi på landet *de enskilda vägarne* att sätta fram som motvikt mot detta städernas kraf. Men om vi icke göra detta utan medgifva, att staten också bör öfvertaga gatuhållningen i städerna, så bör äfven detta ske på affärsmissigt sätt. Staten meddelar t. ex. koncessionsrätt och tar accis på trafikerandet af gatorna medelst elektriska spårvägar. Något liknande kan ske också på landet. Staten kan upplåta vissa vägar för automobiltrafik, meddela koncession åt bolag och så taga accis af bolagen. Ser man saken från den synpunkten, tror jag, att betänkligheterna mot den stegrade utgift och den stegrade kostnad, som förslaget skulle medföra, måste träda tillbaka åtminstone ganska väsentligt. Ty, om kostnaderna för vägunderhållet skulle ökas genom att staten öfvertager vägarne, så måste man dock tänka sig möjligheten af att inkomsterna ökas genom de utvecklingsmöjligheter, som motionen talar om, genom stegrad egnahemsrörelse och genom de åtgärder, som jag påpekat,

*Om ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

*Om ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

som skulle kunna vidtagas för att bereda staten så att säga extra inkomster.

Så har också utskottet sysselsatt sig med frågan om nybyggnader af vägar, hvilket skulle bli en oefftergiftig följd af statens öfvertagaude af vägarne, åtminstone enligt reservanternas skrivelseförslag. Det kan vara sant. Men huruvida ett forcerande af vägbyggnader kommer att bli följden däraf, tar jag mig friheten att starkt betvifla. Ty då man ser, huru svårt det är att få statens tillstånd, redan nu då det gäller att få bygga en väg i det fall, att en kommun satt sig däremot, då kan man förmoda, att, när staten själf skall bygga, den icke skall hasta allt för mycket. för så vidt den icke får den syn på saken, som jag betonat, d. v. s. att staten bygger vägar rent af utaf intresse för utvecklingen och af beräkning att få nya inkomster. Och gör den det, så tror jag, att det skall slå väl ut, äfven om väghållningskostnaderna som man vill förmoda skulle höjas till 15 eller 20 miljoner. Jag tror, att det skulle bära sig; det är min fulla öfvertygelse.

Jag skulle vilja tillägga något angående entreprenadssystemet. Jag nämnde, att det finnes landtbrukare, som icke kunna offra sin tid för att sköta naturaunderhållet på sina skiften. Men det finns andra, som kunna åtaga sig underhållet af vägsträckor på en mil eller ett par. Och jag tror, att det skulle komma att inträffa på andra håll hvad som inträffat i det väghållningsdistrikt, som jag tillhör. Det gällde underhållet af en nybyggd väg, innan den ingått i delning för underhåll in natura och därvid beräknade vägstyrelsen, att kostnadsunderhållet per kilometer skulle bli vida billigare genom entreprenad än hvad det eljest skulle kosta. Naturligtvis beräknades då också de enskilda väghållarnes kostnader. Om denna sakytrade motionären i Första Kammaren, att denna fråga endast var en bokföringsfråga.

Den siste ärade talaren påpekade några orättvisor i fastighets-taxeringen i Norrland, och han ville då framhålla, att denna taxering har ganska stort inflytande på kostnaderna enligt den nuvarande väglagen, hvilka därigenom komma att trycka hårdare, än de egentligen borde göra. Jag vill gärna vara med om att erkänna detta. Men då sådana orättvisor icke lätt torde genom särskild lagstiftning kunna upphävas, skulle man kunna få bort dem genom att väghållningsskyldigheten helt och hållet öfverfördes på staten. Den dag kommer väl snart nog, då själfdeklarationen utsträcker och skärpes så, att dylika missförhållanden icke längre kunna existera, och då har staten de inkomster, den bör få, utan att man behöfver kombinera detta missförhållande med den nu föreliggande frågan. Liksom mina öfriga länskamrater och andra norrländska representanter, har äfven jag erhållit resolutioner, som jag dock icke skall läsa upp, då jag icke vill alltför mycket ta kammarens tid i anspråk, med undantag af en enda, den som så att säga mest omfattande rör sig om motionens syfte och den syn på saken, som jag i mitt anförande velat framhålla. Denna resolution har jag mottagit från en af de sju kommuner, som jag representerar, och den lyder så här:

»Då de allmänna vägarne utgöra en oundgänglig föreningslänk och kommunikationsleder för såväl industriens och jordbrukets produkter mellan rikets vidt skilda delar, och då i följd häraf gällande lag om dessa vägars underhåll från beskattningssynpunkt innebär en uppenbar orättvisa, hafva medlemmar af Anundsjö kommun, talrikt samlade till möte, beslutat att uttala full anslutning till den af grefve R. Hamilton vid årets riksdag framlagda motion om statens öfvertagande af vägunderhållet och anhålla» etc.

*Om ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Denna resolution är å mötets vägnar undertecknad af representanter för såväl hemmansägare som handlande och dessutom af en kommissionslandtmätare. Vi kunna sålunda säga, att tre olika fraktioner ha å en stor kommuns vägnar undertecknat denna resolution. De öfriga resolutionerna äro fattade af väghållningsskyldige inför kommunalstämmans ordförande, och jag har från dessa sju kommuner mottagit icke mindre än tio resolutioner, med hufvudsakligen samma innehåll. Jag har äfven fått resolutioner från olika politiska partier, hvilka som sådana samlat sig och uttalat sig i samma syfte. Förstå ni, mina herrar, hvad som ligger bakom ett sådant kraf, som på detta sätt framföres? Jo, där bakom ligger en lifsfråga för Sveriges jordbrukande allmänhet, och detta kraf kommer att växa och växa för hvarje år, och frågan, som redan fallit i Första Kammaren och kanske också får samma öde i denna kammare, kommer att föras upp år från år, till dess att den vuxit sig så stark, att den tanke, som ligger till grund för denna motion, gått igenom.

I tanke att så skall ske så snart som möjligt till fromma för vårt land och i synnerhet för jordbrukets uppblomstring, yrkar jag, herr talman, afslag å utskottets hemställan och bifall till reservationen.

Herr Persson i Borrbj: Herr talman, mina herrar! Då jag med min röst bidragit till det slut, hvartill utskottet i denna fråga kommit, så skall jag, herr talman, be att få yrka afslag å motionen och bifall till utskottets hemställan.

Herr Jonsson i Lycksele: Herr talman, mina herrar! Många frågor äro af stor vikt för landtbrukarne i Norrland, men särskildt den nu föreliggande frågan är för dem en lifsfråga. Detta framgår med all önskvärd tydlighet af alla de kommunalstämmobeslut, som jag erhållit från socknarne inom min valkrets. Jag har erhållit protokollsutdrag rörande denna fråga från samtliga socknar inom valkretsen, undantagandes en enda, och i alla dessa uppmanas jag på det lifligaste och enträgnaste att söka föra fram landtmännens sak.

Orsaken till, att i synnerhet landtmännen i Norrland i så hög grad tryckas af vägtungan och äro i sådan saknad af vägar, är landets stora areal i förhållande till den glesa befolkning, som där är utplanterad. Om man t. ex. ser på Sorsele socken, finner man, att den har ett yttinnehåll af 78,35 kvadratmil med en befolkning af endast 3,149 personer. Att en så gles befolkning skall lida oerhördt i nu förevarande afseende är ju alldeles klart och tydligt, ty

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

det finnes ju icke möjligheter för den att själf bygga de för detta stora område erforderliga vägarna; vägtungan har också helt enkelt stigit den öfver förmågan. Af de till mig insända protokollsutdragen framgår, att just Sorsele socken har »ett mycket betydande vägunderhåll, som år 1906 uppgick till 13,597 kronor, däri inberäknadt naturavgifter, hvilket ytterligare göres tyngre däri- genom, att en betydlig del vägunderhållningsskyldige bo på långt afstånd från landsvägen. Somliga af dessa måste färdas tio mil på vägar, som ofta äro ofarbara, för att komma till den landsväg, de skola underhålla in natura.»

Herr Carl Persson framhöll nyss, att kostnaden för vägunderhållet in natura uppskattades så högt i Norrland. Jag skulle vilja be herr Carl Persson vara vänlig och komma upp till våra trakter och färdas en tio mil å obanade vägar för att utföra vägunderhållningsarbete. Jag undrar, om han ville göra detta för de ören per meter, hvartill han uppskattade vägunderhållningskostnaden. Det är ju alldeles särskilda förhållanden, som göra, att priserna måste ställa sig så ofantligt olika för Norrland och för södra Sverige.

Då på ett så vidsträckt område som 78 kvadratmil invånarne endast ha sammanlagdt 6 mil landsväg, måste man väl ändå medgifva, att de i kommunikationsafseende äro mest ogynnsamt ställda af vårt lands innebyggare. Fastän de icke ha mer än sammanlagdt 6 mil landsväg, tryckas de dock af sådana vägskatter, att de icke kunna lägga ned så stora kostnader på nya vägbyggnadsföretag. Från samma socken, nämligen Sorsele, har blifvit mig tillsänd en kronodebetsedel, som utvisar, att en person, hvilken ägde en jordbruksfastighet med 1,700 kronors taxeringsvärde och annan fastighet med 8,000 kronors taxeringsvärde, fick i vägskatt utom innatura- underhållet tillsläppa 29 kronor 60 öre. Ungefär detsamma är förhållandet i Stensele socken, hvilken tillsammans med Tärna har en areal af 83½ kvadratmil med en befolkning — äfven Tärnas medräknad — af 4,570 personer. Då dylika stora områden endast ha en sammanlagd väglängd af 5, 6, kanske 7 à 8 mil, kan man tänka sig, huru mycket befolkningen får lida på grund af bristen på vägar.

Vi få icke underskatta denna frågas stora innebörd. Man får icke uteslutande taga hänsyn till anspråken från dem, som äro de bättre lottade, utan man bör äfven tänka på dessa, som bo i Lappmarkens bygder. De äro ju, äfven de, Sveas barn, och de ha rättighet att göra anspråk på en något så när dräglig tillvaro. Det höres i våra dagar och äfven eljest skärande rop om nöd från Lappmarken. Denna nöd har i mångt och mycket sin rot i de dåliga kommunikationsförhållandena. Om en person, som bor 5, 6, ja, kanske 8 eller 9 mil från landsvägen, drabbas af missväxt, så kan man ju tänka sig, huru svårt, för att icke säga hardt när omöjligt, det är för honom att, när marken icke är tillfrusen, kunna komma fram till bebyggda trakter för att möjligtvis sälja hvad han producerar och i stället forsla hem lifsförnödenheter. Det är under sådana förhållanden, nöden tittar en i ögonen. Skall man söka afhjälpa detta förhållande, är nog det första steget, som man bör



taga, att förbättra kommunikationsförhållandena. Om staten såväl som den enskilde skänker allmosor och gåfvor för att ögonblickligen lindra nöden däruppe, hjälper det icke, såvida det icke blir bättre kommunikationsförhållanden inom dessa nordliga bygder. Att äfven befolkningen inser detta, visas af ett protokollsutdrag, som blifvit mig tillsändt från Tärna socken. Denna socken ligger som bekant längst uppe vid gränsen mot de norska fjällen, och den har ingen utfartsväg nedåt landet, utan befolkningen där måste vända sig till Norge och där taga alla sina lifsförnödenheter. Det ifrågasvarande protokollsutdraget lyder sålunda: »Med anledning af greve Raoul Hamiltons motion om statens öfvertagande af väg- och brounderhållet beslöt stämman enhälligt att till ortens riksdagsman genom utdrag af detta protokoll sända en uppmaning att ihärdigt bistå motionären i denna för fjällkommunerna enastående viktiga fråga. Det kan ej undgå att väcka uppseende inom riket, att få år förgå utan rop efter nödhjäl för Lappmarkens befolkning. Dessa rop om hjälp, huru väl grundade de må vara och huru välvilligt de än mottagas, kunna dock icke undgå att verka skadligt för både landets och befolkningens anseende, utan att därför åstadkomma någon varaktig nytta. Så länge landets naturliga hjälpkällor icke kunna utnyttjas, måste fattigdom och nöd råda. Det första villkoret för ett sådant utnyttjande är dock, att vägar erhållas och erhållas snart och i stor utsträckning. Men skola vägarna, om ock icke byggas, åtminstone underhållas af befolkningen själf, då torde nöden knappast bli mindre, utan hellre tvärtom större än förut för nu lefvande släkte. Hvarje vän af bättre förhållanden i fjällbygden måste därför ihärdigt arbeta för att staten snarast bygger vägar och sörjer för deras underhåll både vinter och sommar.» Vi se här af, hurusom denna fjällbefolkning har just den syn på saken, att det är de bristande kommunikationerna, som till stor del äro orsaken till den rådande nöden i Lappmarken.

Vilhelmina socken med sin stora ytvidd af 87 $\frac{1}{2}$  kvadratmil äger dock icke mera än 6,943 invånare på hela denna areal. Äfven inom denna socken råder en ofantlig brist på vägar. Gå vi sedan till de bäst lottade socknarne där uppe, Åsele och Lycksele, finna vi dock, att vägskatten mer än tillbörligt trycker på befolkningens axlar. Åsele har landsvägar till en sträcka af sammanlagdt öfver 17 $\frac{1}{2}$  mil. Underhållskostnaden in natura beräknas utgöra 34,701 kronor; om därifrån drages statens bidrag eller tre tjugonedelar af nämnda belopp, d. v. s. 5,205 kronor, återstå likväl 22,496 kronor, hvilken summa skall af befolkningen utgöras i form af skatt. Lycksele kommun, hvilken dock i ekonomiskt afseende är den relativt starkaste och bäst lottade inom hela Lappmarken, har genom sin vägstyrelses ordförande, enligt kommunalstämmouppdrag, tillsändt mig en skrifvelse för att på något sätt klargöra, huru vägskatterna trycka i denna kommun. Det heter i denna skrifvelse, att sammanlagda längden af färdigbrutna lands- och bygdevägar uppgår till cirka 331 km., hvaraf för närvarande cirka 257 km. äro indelade till naturavägunderhåll för en uppskattad kostnad af kronor 16,002. För år 1908 beräknades kostnaderna för vägunderhållet till 49,962

*Om ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)

kronor 80 öre. Om därifrån frånräknas hvad staten erlägger i vägskatt samt statsbidraget för vägunderhållet in natura eller 15,177 kronor 35 öre, återstå 34,785 kronor 45 öre. »I hvad redan dessa siffror innebära» — säges det vidare i den åsyftade skrivelsen — »för en socken med 7,700 invånare i saknad af industriella företag, som kunna lätta utgiftsbördan, är uppenbart. Men kommunen har dess värre ej utsikt att kunna hålla vägskatten nere i detta belopp. Inom väghållningsdistriktet pågå och äro planerade flera viktiga väganläggningar, som ansetts oundgängligen nödvändiga. Bland andra har kommunen förbundet sig att mot åtnjutande af sedvanligt statsanslag bygga och underhålla en väg efter öfre Örådalen, som är beräknad att kosta 315,800 kronor. Dessutom förestår omläggning af en del af vägen till Vilhelmina, fullbordande af vägen mellan Lyckseles och Örträsk kyrkor. — — Inom ett tiotal år torde därför kommunens utgifter för vägväsendet komma att öfverskrida de nuvarande med 30 à 40 %. För ett flertal af lappmarkssocknarna ställa sig siffrorna än ogynnsammare. Riksdagens bifall till grefve R. Hamiltons vid innevarande års riksdag väckta motion i fråga om statens öfvertagande af vägunderhållet synes mig därför vara en af de viktigaste häfstängerna till lyftande af den norrländska kulturen och speciellt Lappmarken, hvarför jag tillönskar Eder all möjlig framgång i eder sträfvan att understödja detta syfte.» Detta är ett enhälligt rop från de norrländska landskapen; alla med en mun begära endast att komma i åtnjutande af rättvisa.

Såvidt jag kunnat förstå, har hvarken utskottet eller någon af de talare, som uppträdt till förmån för utskottets hemställan, kunnat bevisa, att den norrländska befolkningens fordran i detta afseende är på något sätt oskäligen. Det kan tvärtom sägas vara erkänt, att det ligger en rättvisa i densamma. Men då kan man väl icke draga sig för att tillmötesgå denna fordran endast under framhållande af skräcken och faran för de stora kostnaderna. Ty om man tänker på saken, förefaller väl ändå det talet löjligt, att vägunderhållningskostnaderna skulle ställa sig dyrare, om vägunderhållet öfvertages af staten, än om det skall bestridas af de enskilde; samma arbete fordras ju i båda fallen. Men vägunderhållet blir en orättvisa, om det skall i större mån hvila på några få grupper. Den ena skall ha ett stycke och den andra ett annat, men styckena kunna icke vara lika stora. Ett sådant system kan aldrig medföra, att vägtungan faller jämnt på de väghållningsskyldige. Jämnast måste lotterna falla, om alla såsom en man hjälpas åt att bära bördan. Staten har också erkänt, att vägarna äro en statsangelägenhet, och det har utskottet icke kunnat förneka, liksom icke heller någon af talarne kunnat vända sig mot den satsen. Men om vägarna sålunda äro att anse såsom en statsangelägenhet, kan det icke vara annat än rätt och tillbörligt, att äfven staten tager desamma om hand och icke tvingar vissa grupper att underhålla dem.

Herr Carl Persson sade bland annat, att, om man tycker, att vägskatten är för tung, kan man ju låta bli att bygga nya vägar.

»Mig veterligen» — sade han — »och såsom jag läst väglagen, kan ingen tvinga någon att bygga ny väg i annat fall, än att de väghållningsskyldige det besluta». För min del har jag läst väglagen på ett helt annat sätt. Och när fråga uppstår om ny väg och någon ingår till Konungens befallningshafvande med begäran i sådant afseende, förordnar Konungens befallningshafvande en tjänsteman, som undersöker den föreslagna sträckan och uppgör plan för vägens anläggande. Förslaget förelägges sedan de väghållningsskyldige, och äfven om dessa neka och icke vilja godkänna förslaget, äger Konungens befallningshafvande rätt att ålägga dem att bygga vägen i fråga, t. o. m. mot deras vilja. Detta har händt flera gånger. Således ha nog icke herr Carl Perssons argument giltighet i detta fall.

Vidare framhöll han, att den beräknade kostnaden för innatura- underhållet vore högre i Norrland än i södra Sverige. Han måste emellertid taga med i beräkningen, huru mycket mera det kostar att underhålla en häst i Norrland än i södra Sverige. I Norrland måste man ju för fodret betala en 5 à 6 öre mera pr kg. än här söderut.

Här fordra vi, som sagdt, endast rättvisa, endast en jämnare fördelning af vägbördan. Äfven Lappmarkens och Norrlands invånare äro moder Sveas söner och böra således jämnställas med rikets öfriga innebyggare. Äro vi bröder till dessa, så fordra vi också broderskap och jämlikhet, här *bedja* vi icke om nödhjäl, utan här *fordra* vi endast rättvisa i alla frågor, som afse statsangelägenheter. Då jag är fullt öfvertygad om, att denna fråga är en statsangelägenhet, att alltså vägunderhållet bör bestridas af statsverket, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr Öberg: Äfven jag, herr talman, anhåller att, innan denna fråga afgöres, få yttra några ord rörande densamma, helst som jag i ett flertal skrivelser från min hembygd, i form af protokollsutdrag och resolutioner, blifvit härtill uppfordrad. Uti dessa protokollsutdrag och resolutioner framhålles med mycken styrka och kraft, hurusom det skulle för de norrländska bygderna vara synnerligen välkommet och af dem betraktas såsom en stor vinst, om man kunde sent omsider vinna större rättvisa och förståelse rörande det allmänna vägunderhållets utgörande på landet, än som hittills varit fallet. Man har nu uppe i Norrland trott, att stunden snart vore inne, då denna stora och ojämnt fördelade börda kunde blifva föremål för aflyftande. Det är af sådan anledning, som man nu i dessa bygder gärna säge, att ingenting från vårt håll, som representera Norrland, försummades för att något härutinnan verkligt måtte kunna göras.

Jag skulle gärna haft lust att ordagrant återgifva hvad som andrages i det tiotal skrivelser, som kommit mig till handa rörande denna sak, för att därmed så tydligt som möjligt klargöra, hurusom den allmänna meningen i Norrland är för en jämnare fördelning, en utjämning, af vägunderhållningsbördan. Då detta emellertid skulle föra mig alltför långt och jag därigenom skulle alltför

*Om ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Om ändringar  
i gällande be-  
stämmler  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)

mycket lägga beslag på kammarens dyrbara tid, känner jag mig manad att inskränka mig till att endast anföra en af dessa skrivelser, så lydande:

Utdrag af protokoll. hållet vid innevarande års 1:sta ordinarie kommunalstämma med Mo socken i skolsalen vid kyrkan den 22 mars 1908.

#### § 4.

Med anledning af den af grefve R. Hamilton vid innevarande års riksdag väckta motionen angående statens öfvertagande af byggnads- och underhållsskyldigheten af de allmänna vägarna och broarna inom riket, så voro socknens väg- och brobyggnadsskyldige medelst skedd pålysning sammankallade i kommunalstämma denna dag för att yttra sig öfver väckt förslag om att uttala sig om sin anslutning till ifrågavarande motion.

Efter det ärendet föredragits och motionen i fråga blifvit uppläst, beslöt stämman enhälligt uttala sin lifligaste önskan om motionens framgång och att Riksdagen bifaller densamma, enär den nu gällande lagstiftningen i fråga om bro- och landsvägsunderhållet måste anses vara en stor orättvisa synnerligast för Norrland med dess glesa befolkning och därmed ökade skattebördor för underhållande af vägar, hvilka hufvudsakligast befordra ett statsintresse och därjämte förmedla varuutbyte till förmån för jordbruk och industri för sydligare belägna delar af riket; och ville stämman särskildt framhålla, att då landsvägar utgöra en föreningslänk och kommunikationsled olika orter emellan samt äro en ovillkorlig förutsättning för utveckling och kultur, särdeles i öfre Norrland, så böra de äfven betraktas som en statsekonomisk institution, hvars underhåll i sin helhet också bör af staten öfvertagas och icke allenast sommarutan äfven vintervägar; samt uppdrog stämman åt sin ordförande, förre flottningschefen L. J. Carlsson att till riksdagsmannen C. J. Öberg öfversända utdrag af detta protokoll med vördsam anhållan, att han på det kraftigaste ville arbeta för realiserandet af det med motionen åsyftade ändamålet».

Innehållet i de öfriga skrivelser, som till mig ingått, kan i hufvudsak sägas vara detsamma som i den nu upplästa, om än i uttryckssätt någon afvikelse skett. Då så är, kan jag, såsom jag förut antydt, nöja mig med att ha läst upp den nu citerade skrivelser.

Jag kan likväl icke afstå från nöjet att redogöra för den skattebörd, som en del väghållningsskyldige blifvit betungade med. Jag har sådana uppgifter från en annan socken, Trehörningsjö, hvarifrån skrivelse till mig ingått. De kronodebetsedlar, som jag sålunda erhållit, gifva vid handen, att i ett fall vägs-katten uppgått till 78 procent af det sammanlagda skattebeloppet, i ett annat fall till 75 procent och i ett tredje till 71 procent. Detta torde visa, huru-

som vägunderhållet däruppe i de nordliga bygderna trycker mer, än hvad som kan anses vara tillbörligt, och att man för den skull måste anse det vara rättvist att, då denna fråga här föreligger, fordra en rättvisare fördelning af denna börda, än hvad hittills ägt rum. Ty, säga hvad man än vill från åtskilliga håll och trakter, kan det likväl enligt mitt förmenande icke bestridas, att vägunderhållningskostnaderna däruppe i Norrland äro olidligt tunga och svåra. Många, som däruppe bygga och bo och där ha sitt kära hem och sin vistelse, hålla snart sagdt på att digna under trycket af väg-hållningsbördan. De böra åtminstone i större utsträckning komma i åtnjutande af statsbidrag, än hvad nu sker. Då därjämte utskottet, såvidt jag kunnat finna, vid behandlingen af denna fråga icke mäktat förneka riktigheten af den grundsats, som i motionen och i reservationen framhållits, nämligen att det allmänna väghållningsbesvärets utgörande på landet är en statsangelägenhet och ett statsintresse, torde man väl höra fatta detta så, att utskottet erkänt, att det är ett statsintresse och en statsangelägenhet, som det här gäller. Om nu detta med tyst värtalighet blifvit ifrån utskottets sida erkänt, må det tillåtas mig säga: hvad göres oss då, mina herrar, mera vittnesbörd behof, än att utskottet icke gittat med ett enda ord bestrida riktigheten af den princip, som af motionären och reservanterna framförts och som redan kommit till synes i och med det statsbidrag, som för närvarande tillkommer de väghållningsskyldige.

I Norrland är, såsom jag redan nämnt, väghållningsbördan ytterst tung och kännbar. Där är man, såsom också här framhållits, i mycket stort behof af större statsunderstöd än det, som hittills gifvits, om man i Norrland skall kunna åstadkomma någon större utveckling och någon större fullständighet i afscende å jordbrukets skötsel och dess förande framåt. Så länge, som man är nedtyngd af väghållningsbesväret på sätt, nu är fallet, har man icke tid eller råd att ägna sig så åt jordbruket, som vederbör. Men blefve denna börda aflyftad i någon större utsträckning än hittills, är jag viss om, att jordbrukarne däruppe skulle med större omsorg och större kraft och vilja ägna sig åt sitt egentliga kall, nämligen jordbrukets förande framåt. Nu är detta icke möjligt, då man med uppoffring af tid och medel måste arbeta ute på landsvägarna och icke ute på fälten och åkrarna, där man väl egentligen borde arbeta.

Denna omständighet har också blifvit framhållen af norrlandskommittén, som kanske mer än någon annan varit i tillfälle att på ort och ställe undersöka rådande förhållanden, ty den har i sitt betänkande bl. a. tydligt visat, hurusom, om man vill något för Norrlands framåtskridande, man måste tänka på en lättnad i väghållningsbesväret. Och just det vittnesbörd, som i norrlandskommitténs betänkande framhåfts, torde väl vara giltigt nog att åberopa sig på.

Afstånden däruppe äro — som åtminstone vi, som höra hemma i dessa nordliga trakter, väl veta — så stora, att vägunderhållsskyldigheten där på intet sätt kan jämföras med samma vägunderhållsskyldighet i mellersta och södra Sverige, ty om man har hela

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

tiootal mil att tillryggalägga, innan man kommer till sina vägskiten för att fullgöra sin ålagda vägunderhållsskyldighet, bör däraf tydligt framgå, hurusom ensamt väglängden till vägskitet verkar hårdt och tryckande utom den egentliga vägunderhållningsskyldighet, som åligger vägunderhållaren, när han kommit fram till sitt vägskitte.

Skulle, såsom här ifrågasatts, kunna åstadkommas ett bifall till den af greve Hamilton i Första Kammaren väckta motionen, är jag för min del viss och öfvertygad om att det skulle vara ett mäktigt medel att i vårt kära Norrland befordra tillkomsten af egna hem och härigenom uppamma ett stort flertal småbrukare, större, än som nu kan komma till synes. Genom en bättre anordning af vägars tillkomst och underhåll skulle man mycket fortare nå fram till detta prisvärda mål, nämligen tillkomsten af egna hem, än som eljest skulle bli fallet, därom är jag viss och öfvertygad, liksom jag tror, att man härigenom skulle i viss mån kunna förhindra den fördärflika emigration, som alltför länge pågått från vårt land.

Efter detta skall jag, herr talman, tillåta mig att gentemot herr Zetterstrand, utskottets ärade vice ordförande, som här bland annat har velat göra gällande, att motionären och reservanterna i frågan icke rätt satt sig in i den stora börda och de stora kostnader, som statsverket skulle få vidkännas, om staten skulle öfvertaga det allmänna väghållningsbesvärets utgörande på landet säga, att jag för min del tror, att, om herr Zetterstrand och de med honom liktänkande tänkte sig in i hvilken tunga väghållningsskyldigheten utgör för de vägunderhållsskyldige däruppe i våra nordliga bygder, skulle helt säkert motståndet från hans och hans meningsfränders sida blifvit mycket mildare och mindre kraftigt, än som här kommit till synes. Och skulle dessa motståndare förflyttas upp till dessa nordliga bygder och en tid dragas med den väghållningsbörda, som vi vidkännas, är jag för min del öfvertygad om att det ej skulle dröja länge, innan de härutinnan skulle ändra mening.

Då man bl. a. säger, att kostnaderna för öfverförande af de allmänna vägarnas underhåll på staten skulle blifva en alltför stor statsutgift, hvarför staten rättvisligen bör rygga tillbaka, så tillåter jag mig fråga, om det är rättvist och rimligt, att, när staten anser sig böra för kostnadernas skull rygga tillbaka, denna börda skall påbördas enhvar jordbrukare eller i hufvudsak jordbrukarne. Är kostnaden så stor, att staten anser sig med skäl böra rygga tillbaka, synes mig, som om jordbrukarne äfven hade goda skäl att börja rygga tillbaka.

Med det sagda har jag, herr talman, för min del velat framhålla som min oförgrifliga mening, att det är rättvist och på tiden, och icke alls för tidigt, det en rättvisare utjämning i fråga om det allmänna väghållningsbesvärets utgörande på landet varder åstadkommen, och att denna fråga, som så länge stått på dagordningen, efter min uppfattning icke kan afföras från programmet eller aflägsnas från detta rum, förrän ett tillmötesgående i större utsträckning, än som hittills skett, mot våra vägunderhållsskyldige äger rum.

Jag tillåter mig slutligen anhålla att få yrka bifall till det skrifvelseförslag, som innefattas i den af herrar A. Wiklund och Karl Karlsson i Mo vid betänkandet fogade reservationen, då ingen utsikt förefinnes att vinna något mera, än hvad som åsyftas med reservationen.

Herr talman, jag yrkar alltså bifall till reservationen.

Herr vice talmannen, som öfvertagit ledningen af kammarens förhandlingar, lämnade härefter ordet till

Herr Nydal, som anförde: Herr vice talman! Det är så många, som varit uppe och vittnat i denna fråga, att jag ej undrar på att kammaren blifvit trött. Emellertid råder i Norrland ett så stort och allmänt missnöje med väglagen, att detta missnöje helt naturligt måste återljuda här i kammaren. Jag har i likhet med flera föregående talare begärt ordet närmast för att få meddela, att jag från min valkrets mottagit flera mötesresolutioner i denna fråga, och att jag i dem uppmanas att understödja de af grefve Raoul Hamilton väckta motionerna.

I alla resolutionerna, med undantag af en, framhålles äfven önskvärdheten af att staten öfvertager kostnaden jämväl för vintervägunderhållet, som i Norrland, särskildt vissa år, är en synnerligen tryckande börda. Därom föreligger dock *nu* intet förslag.

För egen del vill jag säga, att jag i väghållningsfrågan hyser samma åsikt, som uttalats i mötesresolutionerna. Jag tror nämligen, att denna fråga icke kan få en tillfredsställande och definitiv lösning med mindre, än att väghållningen öfvertages af staten.

Detta tillät jag mig framhålla redan vid 1890 års riksdag, då frågan om förändrade grunder för väghållningsbesvärets utgörande på landet diskuterades i Andra Kammaren, och det är fortfarande min uppfattning.

Jag känner visserligen icke närmare till, huru förhållandena äro i de södra delarna af landet, huruvida man där i allmänhet är till freds med det sätt, hvarpå väghållningsbesväret nu är ordnadt, men jag vet, att i det län jag tillhör — och detsamma gäller nog det öfriga Norrland — klaga de väghållningsskyldige *nu* mera än på den tid, då de ensamma utan hjälp af andra samhällsklasser hade att underhålla vägarna. Detta kan ju förefalla oväntadt och besynnerligt, men torde icke vara så svårt att förstå. Jag skall härvid blott påpeka *en* omständighet. Den ojämna fördelningen af kostnaden för vägunderhållet har tydligare framhållts och ådragit sig en större uppmärksamhet, sedan man fått vägs-katten på debet-sedlarne, än hvad fallet var, då väghållningsbesväret utgjordes in natura. Men nu är det, såsom vi alla veta, så, att hvad som plägar framkalla missnöje hos de skattdragande är mindre skattens storlek i och för sig, än en orättvis — verkligt eller förment orättvis — fördelning af skatten. En tung beskattning kan bäras med jämnmod, men icke så en, som är eller anses vara orättvis. Huru ojämnt fördelad vägs-katten är icke blott i skilda delar af landet,

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmer  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmler  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

utan äfven i olika väghållningsdistrikt inom samma landsända, det har den ärade motionären visat, och jag vill därför icke dröja vid den saken. Jag vill blott säga, att, då till denna ojämna fördelning kommer, att vägskatten mångenstädes i och för sig är synnerligen betungande, kan man icke förvåna sig öfver att det råder missnöje med förhållandena på detta område. Jag har här ett par debetsedlar, som visa, hur stor vägskatten kan vara äfven i Väster-norrlands län. En hemmansägare, som har 18 kronor i bevilning för jordbruksfastighet, fick det ena året betala 345 kronor och det andra året 354 kronor i vägskatt, således nära 20 kronor per bevilningskrona. Det är ju en ganska nätt beskattning. »När där-till lägges» — skrifver debetsedlarnes ägare — »den vägskatt, som utdebiteras inom kommunen i sammanhang med kommunalutskyl-derna för underhåll af ledstänger, trummor och mindre broar, hvilka ej ingått i delningen, utan underhållas gemensamt af kommunen, ökas nog skatten ytterligare. Dessutom hafva vi innaturaunderhållet. I statsbidrag för mitt hemman erhållas 6 kronor enligt hittills varande delning och uppskattning. Vid nu pågående ny delning inom distrik-tet är utstakadt ett vägskifte, 1½ kilometer långt, för mitt hem-man. Gruskörning och underhåll af detta skifte för innevarande år är vid offentlig entreprenadauktion bortsatt och har åtagits mot 450 kronor.»

Det kan icke anses rimligt eller i längden drägligt, att de en-skildes skatteförmåga skall så till ytterlighet tagas i anspråk för underhållandet af landets vägar, som onekligen är ett statens in-tresse och därför också bör vara en statens angelägenhet. Endast därigenom att staten själf öfvertager denna angelägenhet torde det bli möjligt att fördela kostnaderna därför på de skattskyldige efter deras skatteförmåga. Men detta bör icke komma i fråga, menar utskottet; ty, om staten öfvertog vägunderhållskostnaderna, skulle dessa komma att högst väsentligt ökas. Utskottet säger sig först och främst finna det »antagligt, att kostnaderna för en och samma arbetsprodukt komme att ställa sig dyrare, om de skola bestridas direkt af staten, än om de väghållningsskyldiga till största delen skola vidkännas dem direkt». — Men hvad utskottet här säger är väl ändå icke så alldeles oomtvistligt. Mig synes det tvärtom vara antagligt, att kostnaderna åtminstone i längden skulle bli billigare, om, som den ärade motionären föreslår, vägunderhållet inom ett helt distrikt eller delar däraf utbjudes på entreprenad för viss tid. Åtskilliga arbeten skulle på det sättet kunna utföras billigare, före-ställer jag mig, än när, såsom nu är fallet, enhvar skall under-hålla sitt eget lilla stycke väg. Så skulle väl t. ex. anskaffandet af grus och annat väglagningsämne, när sådant ej finns i närheten, kunna bli billigare, om det skedde i stor skala, än då de väghåll-ningsskyldige själfva skola draga försorg därom, hvar och en för sitt vägskifte. Men äfven om kostnaderna till en början blefve något större, hvilket väl då skulle föranledas däraf, att entrepre-nörerna komme att strängare efterhållas än de nuvarande väghåll-ningsskyldige, så skulle kostnaderna icke osannolikt med tiden gå ned.



då man ju vet, att underhållskostnaden för en väg, som en gång är försatt i riktigt godt skick, blir jämförelsevis obetydlig, medan däremot samma kostnad för en väg, som aldrig varit i godt skick — och sådana vägar höra under nuvarande förhållanden ingalunda till det ovanliga — aldrig nedbringas, utan blir ungefär densamma det ena året som det andra. För min ringa del tror jag, att det af motionären förordade entreprenadsystemet skulle ha till följd *bättre* vägar och därmed också i längden *billigare* vägar.

Utskottet håller vidare före, att, om staten åtog sig utgifterna för väghållningen, skulle benägenheten att förändra redan befintlig enskild väg till allmän väg och att anlägga nya vägar i ökad grad göra sig gällande, och att därigenom alltför stora fordringar skulle ställas på staten. Men denna benägenhet skulle väl icke få fria tyglar. Krafven på insynning af redan befintliga vägar i det indelta vägnätet och på anläggning af nya vägar skulle väl prövas af myndigheterna samt tillfredsställas endast i mån af verkligt behof samt efter råd och lägenhet. Men, om också det allmänna vägnätet skulle komma att något hastigare utvecklas därigenom att staten öfvertog väghållningskostnaderna, och om dessa kostnader komme att i motsvarande grad ökas, så vore väl därmed, ur stats-ekonomisk synpunkt, ingen olycka skedd, då ju befintligheten af talrika och goda vägar är ett af hufvudvillkoren för ett lands ekonomiska uppblomstring. Och att vi böra arbeta här för äro vi väl alla ense om. Och det är, herr talman, äfven ur denna synpunkt, som jag nu anhåller att få yrka bifall till reservationen.

Herr Larsson i Klagstorp: Herr vice talman, mina herrar! Man har velat göra denna fråga om statens öfvertagande af väghållningsbesväret till en norrlandsfråga, men trots att jag icke är norrländing, utan tvärtom är från sydligaste Sverige, tillåter jag mig hysa en annan uppfattning härvidlag. Jag anser, att det helt enkelt är en rättfärdighetssak att försöka i görligaste mån utjämna den kommunala skattebördan. Det är väl från den synpunkten vi måste betrakta denna sak, om vi vilja se den i stort. Vi sträfva efter att så mycket som möjligt utveckla vårt lands resurser och bereda större möjligheter för jordbrukets uppsving. Vi måste väl då också göra något för att den mindre jordbrukaren verkligen skall kunna existera. Jag tror, att norrländingarna, åtminstone småbrukarne däruppe, ha så ofantligt stora svårigheter att kämpa emot, att, om man genom en skattelindring skulle kunna hjälpa dem, vi därmed utförde en fosterländsk gärning.

Jag anser som sagdt att rättvisan kräfver, att staten öfvertager väghållningsbesväret. Det är måhända behöfligt, att jag rakt på sak säger ifrån hvad jag förstår därmed. Jag menar, att förmögenheten skall hjälpa till, hvar den än finnes, i stad och på land. Vi veta, att den största förmögenheten är samlad i städerna. Man måste då fråga sig, hur den uppkommit. Har den icke i många fall samlats i de norrländska skogarna, har den icke i andra fall samlats på de skånska betfälten, för att sedan, när den en gång

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)

blifvit hopbragt, innehafvaren skall draga sig tillbaka till staden, där skatten är den minsta möjliga. Är det under sådana förhål- landen orimligt att begära, att denna förmögenhet i någon mån skall bidra till utjämnande af skattebördan. Till civila och militära tjänstemäns aflöning och underhåll får landsbygden i betydlig ut- sträckning deltaga. I de flesta fall äro dessa boende i städerna, och detta gör, att, medan skatterna där äro jämförelsevis ringa, de på landsbygden blifva olidliga. Vi måste därför sträfva efter att ut- jämna dem så att äfven jordbruket skall kunna äga bestånd.

Man har sagt, att, om staten skall öfvertaga väghållnings- besväret på landet, följden af detta blefve, att städerna skulle begära, att gatuunderhållet måtte göras till en statens angelägenhet. Det är emellertid icke blott de allmänna vägarna på landet, som det åligger jordbrukaren att underhålla, vi ha också utfartsvägar och byvägar, uppgående på flera ställen till många mil. Jag undrar, om icke underhållet af dessa uppväger städernas skyldighet med afseende på gatuunderhållet.

Hvad utskottet i hufvudsak har att anföra mot motionerna är, att det skulle uppstå så oerhörd balans i statsbudgeten. Det är förvånansvärdt, att, så snart det gäller att på minsta sätt hjälpa jordbruket, då höjes genast ett härskri, att vi icke få taga något ur statskassan. Om miljoner användas på andra håll, kanske ibland för ändamål af ganska tvifvelaktigt värde, då tiger man, men, när det är fråga om jordbruket, då låter det alltid så. Man talar så ofta om jämlikhet inför lagen. Man bör väl då se till, att man icke enbart, när det gäller jordbruket, snålar in på statskassan, utan att något måste göras för denna närings bestånd.

Det kan vara olika uppfattning om bästa sättet, hvarpå staten skulle öfvertaga vägunderhållet, genom entreprenad eller på något annat sätt. Jag tänker mig, att det kanhända är lika bra, att väg- underhållet på landsbygden såsom nu fördelas mellan innehafvarne af jordbruk, men att detta underhåll uppskattas till sitt fulla värde och att väghållningsskyldige ägde att af statsmedel åtnjuta ersätt- ning för det arbete de utförde. Då tror jag icke, att det kan bli föremål för spekulation att komma öfver ett stycke bygdeväg, utan jag tror, att, om en ordentlig upptaxering gjordes, hvar och en själf skulle laga sitt vägskifte, då man ju visste, att man finge ersätt- ning för sitt arbete och att denna delvis utginge af statsmedel och icke ensamt skulle drabba jordbruket.

Då jag anser, att det är lättare för Kungl. Maj:t än för enskild motionär att utreda på hvad sätt ett sådant statens öfvertagande af väghållningsbesväret bör ske, skall jag, herr talman, be att få yrka bifall till den vid betänkandet afgifna reservationen.

Häruti instämde herrar *Bosson, Broomé* i Bårslöf, *Olsson* i See och *Sædén*.

Herr *Karlsson* i Mo: Herr vice talman, mina herrar! Ehuru jag förut instämt med herr *Wiklund* i hans anförande, kan jag ändå

icke underlåta att säga några ord i denna för vissa delar af vårt land så viktiga fråga. Motionärens hufvudsyfte i det här fallet är väl att komma ifrån en upprörande ojämnhet i vägbördorna. Hur ojämnt dessa bördor trycka äfvensom hur ställningen kan bli i vissa delar af landet skall jag visa genom några exempel samt genom att uppläsa något ur en besvärslaga, som år 1899 ingafs till Kungl. Maj:t rörande en ny väganläggning. Jag förmodar, att herrarna ursäkta, att jag tar detta exempel från det väghållningsdistrikt, som jag själf tillhör. Det heter i denna inlaga bland annat: »— — — att Lits tingslags väghållningsdistrikt — helt säkert det mest betungade distrikt i hela Sveriges rike — på ett vägtal af allenast 34,385 fyrkar redan äger att underhålla öfver 19 mil allmänna vägar, hvilkas underhållskostnad är af särskild nämnd uppskattad till 44,848 kronor 81 öre årligen; att samma distrikt nödgats för väganläggning skuldsätta sig med närmare 100,000 kronor, därtill tioåriga amorteringslån tagits och hvarå årlig amortering och ränta uppgår till ej mindre än 13,000 kronor i rundt tal; till följd hvaraf debiteringen till vägkassan — som för år 1898 utgick med 19,227 kronor 71 öre — för år 1899 uppgick till 31,170 kronor 62 öre och för år 1900 föreslagits till 33,581 kronor 40 öre; — — —». I samma inlaga heter det också, att ställningen är förtviflad och att väghållningsdistriktet ej utan ruin kan tåla vid några ytterligare utgifter. Emellertid steg väghållningstungan så, att samma distrikt hade att för år i vägskatt betala 2 kronor 20 öre per vägfyrk. Detta förhållande styrkes af den statistik, som finnes intagen i Kungl. Maj:ts proposition, n:o 21, som år 1905 afiämnades till Riksdagen med förslag till lag om ändringar i vissa delar af lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891. Man kan fråga: huru kan ställningen blifva sådan, som framgår af det nu upplästa? Jo, åtminstone i många fall, helt enkelt därför, att de väghållningsskyldige nödgas att bygga nya vägar, och detta mången gång mot sin vilja. Emellertid är ställningen nu något annorlunda inom detta distrikt, men den har öfverflyttats på andra, och plågan blir ej lindrigare därför att den öfverflyttas från ena stället till det andra, kanhända mången gång allt efter som järnvägsnätet utvecklar sig. Herr Carl Persson sade i sitt anförande, att de väghållningsskyldige själfva hade att besluta angående nya vägars anläggning, och därmed äfven öfver väghållningstungan, men han sade ingenting om, hvad som står i slutet af 4 § i nu gällande väglag, nämligen att det är Konungens befallningshafvande, som äger att besluta i dylika frågor, och att detta beslut mången gång kan gå emot de väghållningsskyldiges önskan. Huru vill man för öfrigt göra i de delar af landet, där det finnes hela socknar och stora samhällen som sakna vägar? Dessutom behöfvas ju nya vägar, där en järnväg drages fram; och detta är ju utvecklingens gång, det är så landet skall kultiveras. Jag tycker tvärtom, att man borde vara de väghållningsskyldiga i sådana trakter tacksamma för att de bygga vägar; ty det är icke bara för den närvarande tiden som

*Om ändringar i gällande bestämmelser angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*  
(Forts.)

Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)

detta arbete utföres, utan nyttan däraf gäller mången gång mera framtiden.

Herr Carl Persson nämnde vidare, att orsaken till att väghållningstungan i Norrland på papperet ofta visar sig så svår, låg däri, att fastighetstaxeringarna där voro alldeles för låga, och såsom bevis härför framhöll han, att man ofta i tidningarna får läsa, huru skogsfastigheter säljas till pris, som mångdubbelt öfverstiger taxeringsvärdet. Ja, det är sant. Sådana affärer komma nog i tidningarna; men sällan när jordbruksfastigheterna måste säljas under taxeringsvärdet. Jag har själf köpt ett dylikt hemman, så jag känner nog-samt till, att det förekommer.

Herr Carl Persson sade vidare, att ingen annan än de, som hafva sig ålagdt vägunderhållet in natura kunna få utgöra vinterväghållningen. Jo, för all del; hos oss går det i många fall så till, att vinterväghållningen utgöres medelst entreprenad och detta i full öfverenstämmelse med 75 § i nu gällande väglag.

Herr Carl Persson frågade vidare, om reservanterna verkligen äro så uppfinningsrika, att de kunna påvisa något sätt för staten att fylla budgeten, därest staten skulle öfvertaga vägunderhållet. Som sådan tror jag mig vara lika berättigad att vända om frågan och spörja, om han kan finna upp något sätt för de väghållningskyldige att bestrida sina utgifter, när de äro fattiga och råka tillhöra sådana delar af vårt land, där väghållningstungan är så svår, som nu från flera håll under debatten påvisats.

Utskottet säger, »att man inslagit på en rätt väg genom att understödja de af väghållningsbesväret mest tryckta distrikten». Ja visserligen; men erfarenheten har i alla fall visat, att detta understöd icke räcker långt för att häfva det onda. Bördornas ojämnhet står kvar: och klagomålen däröfver komma icke blott från den i mantal satta jordens innehafvare. utan äfven från mindre löntagare, som drygt få bidraga till väghållningen och dyrt få betala sin skjuts, i fall de vilja åka på vägarna.

Herr talman! Jag skulle kunna andraga ännu en hel del saker i denna fråga, men jag skall icke upptaga kammarens tid längre, utan helt enkelt inskränka mig till att yrka bifall till den vid betänkandet fogade reservationen.

Sedan herr talmannen, som emellertid återkommit, ånyo öfvertagit ledningen af kammarens förhandlingar, yttrade

Herr Eriksson i Rödsta: Herr talman! Jag har begärt ordet endast för att tillkännagifva, att äfven den valkrets, som jag representerar, har en önskan i denna fråga, den önskan nämligen, att den allmänna väghållningen blir öfverflyttad på staten. Såsom bevis härför må anföras de mötesresolutioner, som kommit mig till del, hvilka jag emellertid icke vill trötta kammaren med att uppläsa. Jag vill endast tillkännagifva, att sådana resolutioner finnas, och att, såsom jag nyss nämnde, dessa gå ut på att staten öfvertager väghållningsbesväret.

Vidare vill jag tillägga, att denna fråga tyckes hafva blifvit uppfattad uteslutande såsom en norrlandsfråga, men röster hafva höjts äfven från andra delar af vårt land, och därför tror jag, att den är en hela landet gällande jordbrukarefråga, som icke kan tystna förr än det kraf är beviljadt, som här i motionen framställts.

Vi hafva ju för närvarande ingen utsikt att få frågan igenom; och det torde vara ganska lönlöst att orda mycket om densamma. Jag skall därför, herr talman, inskränka mig till att yrka bifall till den vid betänkandet fogade reservationen.

*Om ändringar  
i gällande be-  
stämmelser  
angående väg-  
hållnings-  
besvärets ut-  
görande på  
landet.  
(Forts.)*

Öfverläggningen var härmed slutad. Herr talmannen gaf nu propositioner, först på bifall till utskottets hemställan och vidare på afslag därå och bifall i stället till den af herr Wiklund vid utlåtandet afgifna reservationen; och fann herr talmannen den förstnämnda propositionen vara med öfvervägande ja godkänd. Votering begärdes emellertid, i anledning hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs denna voteringsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller sammansatta stats- och lagutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande n:o 9, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren med afslag å utskottets berörda hemställan bifallit den af herr Wiklund vid utlåtandet afgifna reservationen.

Omröstningen utvisade 124 ja mot 59 nej; och hade kammaren alltså bifallit utskottets hemställan.

### § 10.

Sammansatta stats- och lagutskottets utlåtande, n:o 10, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om inskränkning i inmutningsrätten föredrogs härefter; och blef utskottets hemställan af kammaren bifallen.

### § 11.

Å föredragningslistan fanns vidare uppfördt sammansatta stats- och lagutskottets utlåtande, n:o 11, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 35 och 80 §§ i gällande väglag samt en med föranledande af propositionen väckt motion.

*Angående  
ändrad  
lydelse af 35  
och 80 §§  
väglagen.*

Angående  
ändrad  
lydelse af 35  
och 80 §§  
väglagen.  
(Forts.)

Genom proposition, n:o 91, af den 6 mars 1908 hade Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagda, i statsrådet och högsta domstolen förda protokoll, föreslagit Riksdagen att antaga ett vid propositionen fogadt förslag till lag om ändrad lydelse af 35 och 80 §§ i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

I sammanhang med ifrågavarande proposition hade utskottet till behandling förehaft en af herr *N. Larsson* i Klagstorp *m. fl.* inom Andra Kammaren i anledning af propositionen väckt motion, n:o 266.

Utskottet hemställde, att Riksdagen måtte, i anledning af Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition samt herr Larssons i Klagstorp förevarande motion, för sin del antaga ett vid utlåtandet fogadt förslag till lag om ändrad lydelse af 35 § väglagen.

Reservationer hade emellertid afgifvits:

af herr *P. Paulson*, med hvilken herr *Persson* i Borrby förenat sig och som ansett, att utskottet bort hemställa, att Riksdagen måtte för sin del antaga ett vid reservationen fogadt förslag till lag om ändrad lydelse af 35 och 80 §§ väglagen:  
samt af herrar *Wiklund* och *Karlsson* i Mo.

Sedan utskottets hemställan upplästs, yttrade

Herr *Persson* i Borrby: Herr talman! Då jag inom utskottet yrkat bifall till Kungl. Maj:ts förslag oförändradt, så har jag gjort detta hufvudsakligen på grund af de säregna förhållanden, som äro rådande inom sockerbetsodlingsdistrikten i Skåne. I väglagen stadgas ju uttryckligen, att ordinarie vägsyn skall förrättas antingen bittida på våren eller ock sent på hösten. I den provins jag nyss nämnt förrättas denna syn, såvidt mig är bekant, under de sista dagarna i oktober månad, och den extra synen eller eftersynen omkring den 15 à 20 november. Vid båda dessa syner äro länsmännen biträdda af nämndemän. I de delar af provinsen, där sockerbetsodling icke idkas, finnes vid denna ordinarie syn knappast någon väg olagad, medan däremot ett alldeles motsatt förhållande äger rum i de sockerbetsodlande distrikten, i det att där vid den ordinarie synen knappast någon väg finnes lagad.

Att synenämnden vid denna syn skulle kunna bestämma, huru mycket lagningsämne på den ena eller på den andra vägen skulle behöfva påföras för att få denna väg i ett laggildt skick, är nära nog en omöjlighet. Ty, om nämnden bestämmer, att på en viss väg skall påföras, låt oss säga, 100 hektoliter slagen sten, så kan det mycket väl hända, att denna väg en eller annan dag därefter kan vara så sönderkörd och så sönderkrossad, att för dess iståndsättande åtgår icke 100 hektoliter, utan flera gånger detta belopp. Man kan emellertid äfven tänka sig ett omvänt förhållande, i ty att i närheten af sockerbruk och i närheten af betvägar och upplagsplatser en massa jord och dy från dessa upplag med vagnshjulen föres in

öfver vägen samt sedan genom den mängd af betforor, som då ständigt trafikera vägarna, med vagnshjulen slammes än vidare. Då synenämnden kommer till en dylik väg, ser denna för dem högst oangenäm ut. Nämnden bestämmer då, att stora mängder af slagen sten skola på ett visst vägstycke påföras; men det kan visa sig, att, sedan denna väg blifvit rengjord ifrån dy och jord, som ibland kan ligga där till flera tums tjocklek, körbanan är ganska bra, och att på denna väg icke på långt när åtgår den mängd af lagningsämne, som synenämnden bestämt. Men ändock måste denna mängd påföras, för så vida den enskilde väglottsägaren vill undvika obehag, vill undvika trakasserier af mångahanda slag — detta dock till föga fromma för vägen och till föga fromma för den väghållningsskyldiges ofta nog rätt tunna plånbok.

Jag har nu sökt visa, huru omöjligt det är att vid den ordinarie synen ens närmelsevis bestämma det kvantum af lagningsämne, som för vägarnas iståndsättande i dessa trakter är nödigt. Återstår så eftersynen. Vid denna äro vissa år höstleveranserna af betor slut och större delen af vägarna äfven i dessa distrikt lagade. Andra år återigen, såsom då betkampanjen börjar sent eller då betskörden blir särdeles riklig, kan det hända, att en mängd vägar då ännu kunna befinnas olagade. Att under sådana förhållanden låta länsmanne ensam bestämma öfver de väghållningsskyldiges öde är väl ändå att gå bra långt. Jag vill med detta icke hafva klandrat länsmännen, vare sig i det ena eller i det andra distriktet, ty därtill har jag icke ringaste anledning, särskildt som länsmännen hittills vid synerna städse varit biträdda af nämndemän. Men ifall länsmanne ensam skall förrätta denna eftersyn, så kan det nog för honom i många fall leda till obehag samt för den väghållningsskyldige icke medföra samma känsla af trygghet, som då de veta, att länsmanne vid denna syn är biträdd af nämndemän, d. v. s. af personer ur deras egna led, valda i de olika kommunerna.

Hade nu utskottets förslag varit något mera vidt eller, om jag så får säga, något mera tänjbart, så att de landsting, som så önskat, kunnat till sina Konungens befallningshafvande ingå med anhållan, att antingen för hela länet eller för vissa länsmansdistrikt länsmännen måtte kunna få ensamma förrätta första vägsynen, men att de där emot skulle hafva biträde af nämndemän vid den extra synen eller eftersynen, då skulle jag för min del varit fullkomligt belåten; men då så icke är förhållandet, skall jag, herr talman, be att få yrka afslag å utskottets hemställan och bifall till den af herr Paulson och mig vid betänkandet fogade reservationen.

Herr Zetterstrand: Herr talman, mina herrar! Den 20 maj 1903 aflät Riksdagen en skrifvelse, hvori påpekades, att nämndemännens besvär med vägsyner hade blifvit betydligt ökade genom den nya väglagen, och i anledning där af framhöll Riksdagen önskvärdheten af att någon ersättning för de kostnader, som tillskyndades nämndemännen, måtte beredas dem. Nu har regeringen tillmötesgått denna önskan och framlagt ett förslag, att nämndemännen

*Angående  
ändrad  
lydelse af 35  
och 80 §§  
väglagen.  
(Forts.)*

*Angående  
ändrad  
lydelse af 35  
och 80 §§  
väglagen.  
(Forts.)*

skulle efter vissa i förslaget angifna grunder få ersättning till hälften af statskassan och hälften af vägkassorna. Beträffande detta har ju visserligen någon skiljaktighet rådt, i det att ledamöter, särskildt från Första Kammaren, icke voro så benägna för denna ersättning från statskassan. Emellertid blef resultatet, att man i stort sedt enade sig om, att ersättning skulle utgå och delas lika mellan statsverket och vägkassan.

Men propositionen innehöll också något annat. Den innehöll, att efterbesiktning skulle äga rum, förrättad af länsman och två nämndemän. Denna efterbesiktning förefinnes icke i gällande väglag, men förekommer i praxis i skilda delar af landet. Regeringen ansåg, att det skulle vara riktigare att fastslå denna efterbesiktning i lag. Med anledning af önskemål, som man hört uttalas af landtmän, ansåg utskottet dock, att dylik efterbesiktning icke borde lagfästas, och det förslag, som utskottet framlagt, afviker från Kungl. Maj:ts därutinnan, att efterbesiktning icke är där upptagen. Nu har en mellanmening gjort sig gällande af ett par reservanter, nämligen den siste årade talaren och en ledamot från Första Kammaren. De ha ansett, att en dylik efterbesiktning icke borde vara obligatorisk, men att däremot på vägstämman skulle ankomma att besluta, att till uttrönande af, huruvida bristerna blifvit afhjälpta, formlig efterbesiktning skall äga rum, som skulle förrättas af länsman med biträde af samma antal nämndemän som vid den första synen. Denna mening är sålunda ett medlingsförslag mellan utskottets och Kungl. Maj:ts förslag.

Nu har det inträffat, som vi veta, att Första Kammaren för sin del har tagit Kungl. Maj:ts förslag, men under den debatt, som där ägt rum, lär det ha framhållits, att meningen vore att sammanjämningsvis komma till den af herr Paulson och herr Persson i Borrby afgifna reservationen. Jag har gjort mig underrättad, att här i kammaren lära förefinnas starka sympatier för denna af herrar Paulson och Persson i Borrby afgifna reservationen, och vill man komma till denna reservation, bör Andra Kammaren konsekvent taga utskottets förslag för att få sammanjämnningen till stånd.

Med anledning af hvad jag anfört, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Larsson i Klagstorp: Herr talman! I hufvudsak har jag skäl att vara belåten med det resultat, utskottet kommit till. Det har i så måtto gått mina önskningsar till mötes, som utskottet icke velat bifalla Kungl. Maj:ts förslag rörande efterbesiktning. Jag har den uppfattningen, att denna skulle medföra onödiga kostnader för de väghållningsskyldige. Jag har dessutom begärt, att hela ersättningen till nämndemännen skulle utgå af statsmedel, men utskottet har icke kunnat gå in på detta. Under sådana omständigheter och då herr Zetterstrand upplyst, att, därest man vidhölle yrkandet på bifall till motionen i sin helhet, man därigenom kanhända skulle äfventyra hela lagförslaget fall, så har jag, herr talman, för närvarande icke något yrkande att göra.



Herr Jespersen: Herr talman, mina herrar! Jag vill endast med några ord påpeka att beträffande vägunderhållet i vårt land förhållandena ställa sig så väsentligt olika, att man ovillkorligen åtminstone i Malmöhus län måste hafva någonting annat än, hvad utskottet här kommit till i fråga om syner. I sockerbetsodlande distrikt är det endast ett fåtal vägar som äro lagade vid tiden för första synen. En eftersyn blir därför oundgängligen nödvändig, och denna syn bör utföras icke ensamt af länsmanen, hvilken, såsom vi veta, i många fall kan vara en ung och oerfaren man, så att han med bästa vilja i världen icke äger förmåga att bedöma, huruvida lagningen är sådan den bör vara eller icke. Jag anser därför, att Andra Kammaren bör antaga den reservation, som afgifvits af herrar Paulson och Persson i Borby, och hvilken är så moderat, att, enligt hvad i densamma föreslås, någon fornlilig eftersyn icke skulle komma att äga rum med mindre väghållningsdistrikten själfva besluta sådan. Jag kan icke tänka mig annat än att Andra Kam-maren skall vara med om denna moderat formulerade reservation, så att en efterbesiktning med biträde af nämndemän må komma till stånd i distrikt, där en sådan anses oundgängligen nödvändig för att få goda vägar. Jag skall därför, herr talman, be att få yrka afslag å utskottets hemställan och bifall till reservationen.

*Angående  
ändrad  
lydelse af 55  
och 80 §§  
nüglagen.  
(Forts.)*

Herr Pettersson i Bjälbo: Herr talman, mina herrar! Jag skall endast be att med några ord få beröra frågan om efterbesiktning. I många år har jag deltagit i efterbesiktningar och syner, och min erfarenhet pekar alldeles absolut i riktning att de äro behöfliga. Man kan nu visserligen säga, att efterbesiktningar möjligen böra utföras af länsmanen, men detta skulle ställa sig ganska svårt därför att länsmanen icke kan öfvervaka hela sitt distrikt och man af fjärdingsmännen icke får begära för mycket. Dessa senare hafva dålig aflöning och sakna tillräcklig auktoritet och insikt för att kunna bedöma denna sak. Nu är det dessutom så, att man, särskildt när det gäller värbättringen, gärna önskar, att förbättrings-materialiet så fort som möjligt kommer ut på vägen för att det skall hinna köras ned, innan vägen blir för hård. Vägsynerna företagas så tidigt som möjligt på våren, och det kan därför inträffa, att en vägunderhållsskyldig på grund af ogynnsam väderlek icke kunnat fullgöra sina skyldigheter före den första synen. Följden häraf blir naturligtvis den, att synen måste gå fram öfver ogrusade vägar, och däraf följer i sin ordning, att en efterbesiktning blir nödvändig, och denna efterbesiktning eller eftersyn blir då fullkomligt lika vidtomfattande och får samma betydelse som den första synen. Under sådana förhållanden kan jag icke anse annat än att denna eftersyn bör ske alldeles som den första synen och för öfrigt måste man anse, att en förrättning bör avslutas af samma personer som påbörjat densamma. Ett dylikt förfaringssätt brukar iakttagas vid alla andra syner, och jag anser därför konsekvensen fordra, att så äfven sker i detta fall. Nu säger herr Larsson i Klagstorp, att

Angående  
ändrad  
tydelse af 35  
och 80 §§  
väglagen.  
(Forts.)

detta skulle blifva en ganska dyr historia. Ja, visserligen går det till något, det måste medgifvas, men tänker jag på mitt väghållningsdistrikt, som är det största i Östergötland och innehåller 400 kilometer vägar, skulle kostnaden för en efterbesiktning i detta distrikt gå upp till 160 kronor, d. v. s. 80 kronor för staten och 80 kronor för den enskilda vägkassan, och i betraktande af de stora fördelar, som genom denna syn vinnas, kan jag för min del icke finna annat än att dessa penningar äro väl använda. Vid genomläsande af Kungl. Maj:ts proposition tänkte jag ursprungligen yrka bifall till densamma, men efter genomläsandet af herr Paulsons reservation kan jag icke finna annat än att det förslag, som han framställt, och hvilket går ut på att de väghållningsskyldige själfva skola på vägstämma besluta rörande eftersyn, är fullt befogadt och en förbättring af Kungl. Maj:ts proposition. Däruti, att de väghållningsskyldiga skola vidkännas halfva kostnaden, ligger en ganska stor garanti för att icke efterbesiktningar i onödan anställas. På grund af de skäl jag nu anfört, ber jag, herr talman, att få yrka afslag på Kungl. Maj:ts proposition och bifall till den af herrar Paulson och Persson i Borrby afgifna reservationen.

Herr vice talmannen: Herr talman! Jag ber att få fästa de tvenne föregående talarnes liksom kammarens i öfrigt uppmärksamhet därpå, att rätta vägen till ernående af det önskemål dessa talare framställt, nämligen bifall till reservationen, icke är att nu bifalla densamma utan i stället att antaga utskottets förslag och detta därför, att Första Kammaren beslutat obligatorisk efterbesiktning. Därest Andra Kammaren antager utskottets förslag, föreställer jag mig att i ett blifvande sammanjämningsförslag mellan kamrarnes sålunda fattade olika beslut kommer att hemställas om bifall till herr Paulsons reservation. På grund däraf skall jag be att få yrka bifall till utskottets förslag.

I detta anförande instämde herrar *Lundell*, *Ericsson* i *Alberga*, *Nilsson* i *Skärhus*, *Jansson* i *Djursåtra*, *Anderson* i *Hasselbol* och *Jansson* i *Edsbäcken*.

Vidare anfördes ej. Efter af herr talmannen gifna propositioner i ämnet biföll kammaren utskottets hemställan.

## § 12.

Föredrogs och lades till handlingarna statsutskottets memorial, n:o 82, med anledning af kamrarnas beslut rörande statsutskottets utlåtande, n:o 66, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående öfverlåtelse till landtförsvaret af förra landshöfdingbostället kungsgården *Noret* i *Kopparbergs län*.

## § 13.

Slutligen fanns å föredragningslistan upptaget konstitutionsutskottets utlåtande, n:o 10, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändrad lydelse af §§ 17, 18, 19, 21, 22, 23, 25, 26, 34, 87, 99, 101, 102, 103, 104 och 106 regeringsformen, §§ 11, 43, 54 och 69 riksdagsordningen samt 2 § 4:o tryckfrihetsförordningen jämte en inom Riksdagen i ämnet väckt motion.

*Angående  
inrättande af  
en regerings-  
rätt m. m.*

Sedan herr talmannen anmält ärendet till handläggning, begärdes ordet af

Herr af Callerholm, som yttrade: Herr talman! I afseende på föredragnings sättet tillåter jag mig hemställa, att det i föreliggande konstitutionsutskotts betänkande innefattade förslaget till grundlagsändringar måtte i ett sammanhang och i sin helhet till behandling och afgörande företagas samt att ändringsförslag, som under öfverläggningen möjligen framkomma, måtte hvar för sig likaledes särskildt till behandling och afgörande företagas.

Denna hemställan bifölls af kammaren.

I anledning häraf föredrogs till en början *punkten 1:o*) i utskottets utlåtande, och anförde därefter

Chefen för justitiedepartementet, herr statsrådet Albert Petersson: Herr talman, mina herrar! Till en början tillåter jag mig att till konstitutionsutskottet uttala min tacksamhet för den välvilliga behandling, som inom detsamma kommit Kungl. Maj:ts proposition till del. Vidare ber jag att få med några ord angifva min ställning till de ändringsförslag, som inom utskottet gjorts i Kungl. Maj:ts proposition. Utskottet har föreslagit, att lagrådet skulle bestå af fyra i stället för af tre ledamöter. Emot denna ändring har jag naturligtvis icke någonting att erinra, enär densamma, enligt min uppfattning, innefattar en förstärkning af institutionen. Då Kungl. Maj:t föreslog allenast tre ledamöter skedde detta väsentligen med hänsyn till kostnadsfrågan. Man önskade icke belasta statsverket med större utgifter än som voro alldeles oundgängligen nödiga. Emellertid ser jag med nöje, att utskottet ansett kostnadsfrågan vara af mindre vikt än frågan om att åt lagrådet bereda en så auktoritativ sammansättning som möjligt, och uppenbart är, att lagrådet i denna del vunnit genom utskottets förslag.

Utskottet har vidare föreslagit den ändring i afseende å regeringsrättens sammansättning, att en tredjedel af dess ledamöter i stället för en fjärdedel skulle kunna bestå af icke lagfarna män. Jag hoppas, att äfven denna ändring skall utan större svårigheter kunna genomföras. Emellertid torde jag böra erinra om, att en af

Angående  
inrättande af  
en regerings-  
rätt m. m.  
(Forts.)

regeringsrättens lagfarna ledamöter ständigt blir upptagen i lagrådet och detta arbete blir säkerligen ganska betungande. Af vikt är därför att tillse, att de lagfarna ledamöternas arbetsbörda icke blir dem för svår, och gifvet är att i samma mån som antalet lagfarna ledamöter i regeringsrätten minskas, i samma mån blir också dessa ledamöters arbete i lagrådet större.

Utskottet har vidare uttalat, att man vid bestämmande af regeringsrättens verksamhetsområde bör se till, att högsta domstolens arbetsbörda så mycket som möjligt kommer att lättas, och utskottet har särskildt fäst uppmärksamheten på skiftes mål såsom lämpliga att öfverflyttas till regeringsrätten. I afseende härpå vill jag nämna, att jag i princip icke har något att invända mot en sådan öfverflyttning, ty enligt min uppfattning kommer regeringsrätten att blifva en institution, som vore väl lämpad att i sista hand afgöra skiftes mål. Frågan härom har också under de förberedande öfverläggningarna varit under allvarlig ompröfning. Att Kungl. Maj:t nu icke ställt i utsikt någon sådan öfverflyttning beror af två skäl, hvilka jag anser mig böra angifva. Det första är, att för närvarande en revision af skiftesstadgan pågår och möjligt är, att därvid framkommer förslag om inrättande af en särskild specialdomstol, såsom sista instans för skiftes målen, inom hvilken domstol den tekniska sakkunskapen på detta område skulle bli företrädd. Såsom herrarna veta, pågår äfven för närvarande en revision af vattenrättslagstiftningen, och tanken att såsom sista instans i vattenrättsmål använda en specialdomstol utrustad med särskild sakkunskap på området har äfven den framkastats. Man kan icke neka till, att denna tanke på specialdomstol med goda tekniska krafter såsom sista instans för skiftes- och vattenrättsmål i och för sig är tilltalande, och innan denna fråga blifvit afgjord bör någon öfverflyttning af skiftes målen från högsta domstolen icke ifrågakomma. Frågan befinner sig emellertid för närvarande på de förberedande undersökningarnas stadium, och jag kan därför icke nu vidare ingå därpå.

Det andra skälet är nödvändigheten att se till, att regeringsrättens arbetsbörda icke från första början tilltages så stor, att regeringsrätten icke kan draga den. Det lider intet tvifvel om, att de besvärsmål, som skola öfverflyttas från statsrådet till regeringsrätten, mycket väl medhinnas af regeringsrätten och att den kan göra åtskilligt därutöfver. Men det är också ifrågasatt, såsom framgår af den kungl. propositionen, att kammarkollegium skulle upphöra att vara andra instans i vissa besvärsmål, särskildt de som röra vägghållning, skjutsning och flottning, och att dessa mål i stället skulle gå direkt från underinstansen till regeringsrätten. Ifall detta genomföres, kommer regeringsrättens arbete att ökas ganska väsentligt, ty bland dessa mål finnas åtskilliga, som äro af den invecklade och svåra beskaffenhet, att de blifva tidsödande för afgörandet.

Här har i en motion — jag bör yttra några ord äfven därom — uttalats det önskemålet, att kammarrätten skulle blifva sista instans i beskattningsmål och åtskilliga därmed likartade mål och att vid regeringsrättens organisation och bestämmandet af dess verksam-

hetsområde hänsyn måtte tagas till en sådan anordning. Vinsten af den anordningen skulle för regeringsrättens del bli, att den befriades från ungefär 250 beskattningsmål om året. Jag är nu icke i tillfälle att principiellt ingå på lämpligheten af förslaget att kammarrätten skulle vara sista instans i beskattningsmål. Om detta må vara tillrådligt eller icke, kommer väsentligen att bero på den omläggning af våra skattelagar, som för närvarande i flera hänseenden försiggår. Men så mycket kan jag säga, att, äfven om man skulle komma därhän, den minskning i regeringsrättens arbete, som däri-genom föranledes, i alla fall icke är af den betydighet, att den på något sätt kan motivera en minskning i det antal regeringsrättsledamöter, som här är föreslaget.

Slutligen torde jag böra meddela, att högsta domstolens yttrande öfver de vid grundlagsförslaget fogade speciallagförslagen, hvilket yttrande infordrades samtidigt med det att propositionen beslöts till Riksdagen, nu är afgifvet. Det lämnades till mig dagarne före påsk. Det innehåller åtskilliga anmärkningar i detaljfrågor, i mycket af redaktionell art, och kommer helt visst att föranleda vissa smärre ändringar i förslagen, men det finnes icke någon anmärkning i fråga om förslagens grundsatsar och anordningar i stort sedt, så att jag kan säga, att lagförslagen af högsta domstolen funnits på det hela taget lämpliga att framläggas.

Med detta kan jag sluta och ber att få rekommendera förslaget till kammarens benägna godkännande.

Herr Lindhagen: Herr talman! Blott några ord om det s. k. lagrådet. Regeringens förslag till lagråd innebär utan tvifvel ett betydligt framsteg. För det första har högsta domstolen däri-genom blifvit befriad från att få afbryta sin rättsskipande verksamhet för laggranskning, och för det andra har man vunnit den icke mindre viktiga fördelen, att lagförslagets granskning kan pågå oförhindrad af rättsskipningen och sålunda lagarne hastigare komma till ett definitivt afgörande. Nu skulle man emellertid — det är i stort sedt min ståndpunkt, och jag tror också, att det en gång kommer att gå därhän — kunna fråga sig, om öfver hufvud lagrådet är en nödvändig institution. Som bekant är det endast i Sverige en sådan särskild laggranskning från den högsta rättsskipande myndigheten förekommer. Det kan, tycker jag, med synnerligt fog ifrågasättas. Huruvida särskildt alla dessa lagförslag, som utarbetas sorgfälligt af lagberedningen, skola behöfva ytterligare undergå granskning af detta lagråd. Jag kan icke se, att lagrådet sitter inne med större kompetens än lagberedningen, utan granskningen sker nog mera för högtidlighets skull, om jag så får uttrycka mig, på samma gång dock naturligtvis fyra ögon se mera än två och däri-genom lagrådet kan upptäcka ett och annat.

Hvad jag särskildt begärde ordet för var för att påpeka, att enligt min mening konstitutionsutskottets förslag i en icke oviktig punkt innefattar en försämring af regeringens. Icke i det afseendet, som herr justitieministern talade om, nämligen att konstitutions-

*Angående  
inrättande af  
en regerings-  
rätt m. m.  
(Forts.)*

*Angående  
inrättande af  
en regerings-  
rätt m. m.  
(Forts.)*

utskottet anser, att landets finanser kunde stå ut med, att man förstärkte lagrådet med ytterligare ett justitieråd, så att antalet ledamöter blifver fyra, utan i det afseendet, att konstitutionsutskottet samtidigt har minskat antalet af de personer, som skulle kunna af Konungen förordnas att vid granskningen af ett visst lagförslag representera den speciella sakkunskapen eller det vanliga förståndet. Konstitutionsutskottet har reducerat detta antal från tre till ett. Nu är det ju en allmän uppfattning, att granskning af lagar bör ske endast ur juridisk synpunkt, och det är också därför som högsta domstolen har uteslutande anförtrots denna laggranskning. Men lagarne ha i alla fall ett annat syfte, deras innersta ändamål är något allmänt mänskligt. Detta är deras verkliga innehåll, och i samma mån samhällsutvecklingen fortgår såsom hittills komma de att allt mer och mer reglera hvad man kallar sociala frågor, och jag tror, att den tiden kommer, då man blir tämligen ense om, att äfven de allmänna civillagarne till sitt innehåll äro intet annat än social lagstiftning. Vid sådant förhållande anser jag, att den sakkunniga granskningen af ett sådant lagförslag icke bör ske blott ur den juridiska synpunkten, ur de för tillfället rådande juridiska lärosatsernas synpunkt, utan det är framför allt viktigt, att det allmänt mänskliga innehållet kommer till full rätt och blir uppmärksammat. Ur den synpunkten var regeringens förslag modernare i afseende på lagrådets sammansättning. låt vara att regeringen för de tre sakkunniges kompetens fastställt det villkoret, att de skulle inneha de egenskaper, som fordrades af justitieråd, egenskaper, som konstitutionsutskottet för sin ensamme man dock reducerat därtill, att han endast behöfver vara känd för insikt, erfarenhet och redlighet, och i det afseendet finner jag konstitutionsutskottets förslag äga gifvet företräde framför Kungl. Maj:ts.

Utskottet har skattat åt den gamla byråkratiska uppfattningen, att granskningen är till för att bereda den »auktoritet», och för detta ändamål behöfvas högt uppsatta män, som af förtjänst eller slump kommit in i högsta domstolen. Denna auktoritetsprincip, som utskottet låter härska på bekostnad af sakkunskaps- och förståndsprincipen, fullföljer utskottet hela vägen, tills det slutligen upptäcker, att det kanske också behöfves speciell sakkunskap »för sakens rätta bedömande» och att det därför skall kunna tillsättas en sakkunnig person.

Nu är det klart, att jag icke vill påstå, att icke ledamöterna i högsta domstolen sitta inne med stor sakkunskap i fråga om lagarnes allmänna affattning enligt gängse formella juridiska synpunkter, men jag vill bestämdt påstå, att intet justitieråd, liksom ingen fackman på något annat område, såsom sådan sitter inne med den riktiga synen på hvad lagarne innerst afse att främja på sakens mänskliga och sociala innebörd. Därför hade det varit särdeles önskligt, att lagrådet icke blifvit uteslutande en juridiskt granskande myndighet, utan äfven kunnat utvidgas i den riktning Kungl. Maj:t föreslagit med upptagande dock af utskottets mindre begränsade kompetensvillkor för bisittarne.

Nu kan det anmärkas, och det har också utskottet gjort, att detta skulle kunna medföra, att obehöriga synpunkter kunna göra sig gällande. Om man vet, att ett lagförslag går till en myndighet, som är på förhand tillsatt, kan man aldrig misstänka, att denna skall intaga någon partisk ställning. Om åter Kungl. Maj:t skall utse flera bisittare, kan Kungl. Maj:t efter regeringens partipolitiska ställning tillkalla de personer, hvilkas åsikter regeringen anser bäst öfverensstämma med sina egna. Jag tror icke, att detta resonemang är riktigt. Jag tror icke, att ett lagförslag vinner på, att man på en slump kastar det till personer, som icke äro utsedda för att granska det, utan blott därför, att de ha rangens och den formella juridikens auktoritet, utan jag tror, att det vinner på, att det gifves tillfälle att tillkalla personer, som kunna se saken ur andra synpunkter än de juridiska. Det kan visserligen vara beklagligt, om regeringen har tillfälle att därvid göra sin politiska uppfattning gällande, men det får man finna sig i. Regeringen har tillfälle att göra detta, äfven då den tillsätter justitieråden, och med den utgångspunkten skulle man afskaffa alla regeringar, hvilket också ifrågasättes af en viss politisk skola.

Jag skulle sålunda för min del anse, att det varit synnerligen lyckligt, om detta lagråd, därest det nödvändigtvis skall inrättas, fått gärna fyra jurister, såsom utskottet föreslagit, eftersom all utveckling skall gå »lugnt och långsamt», och hvilka fyra skulle utgöra majoritet i lagrådet, men att det dock skulle vara möjligt att där kunna finna tre människor dessutom. Ur den synpunkten skulle jag vilja förorda konstitutionsutskottets förslag om de fyra justitieråden samt regeringens förslag om de tre bisittarne, dock med den allmänna kompetens konstitutionsutskottet föreslagit för sin enda bisittare. På det sättet skulle lagrådet, då stora frågor förekomma, kunna bestå af sju ledamöter eller just samma antal, som de laggranskande justitieråden enligt författningen rätteligen skola vara. Man har bekymrat sig öfver, att lagrådet icke skulle komma att bestå af sju personer, ty sjutalet är i detta fall ett heligt tal, för hvilket vi ligga på knä. Nu skulle man få dessa 7, men man skulle också få fram, att af dem 3 personer kunde utses med hänsyn till de särskilda lagförslagens beskaffenhet.

Jag finner emellertid, att ett sådant yrkande icke har den ringaste utsikt att vinna framgång, och jag vill därför, herr talman, inskränka mig till att förespå, att lagrådet antagligen en gång kommer att afskaffas eller också reformeras i den riktning, jag nu har ifrågasatt.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

Efter föredragning af *punkt 2:o*) yttrade

Herr Widén: Herr talman, mina herrar! Det skall icke falla mig in att nu framställa något yrkande, och jag skall endast säga några få ord i anledning af den föredragna punkten.

*Angående  
inrättande af  
en regerings-  
rätt m. m.  
(Forts.)*

Angående  
inrättande af  
en regerings-  
rätt m. m.  
(Forts.)

Bland de reformer, som löneregleringskommittén, när den började sin verksamhet på grund af sitt uppdrag satte på programmet, var också förkortning af instansordningen. Man klagat mycket öfver, att handläggningen af rättegångsmål går långsamt här i vårt land. Men behovet af en skyndsammare rättsskipning är icke mindre beträffande de administrativa målen — väl icke så mycket kanske med hänsyn till vikten af intressena som i afseende å angelägenheten att få dem fort tillgodosedda.

I detta afseende har nu löneregleringskommittén tänkt sig, att man skulle förminska antalet instanser. Detta kunde ske på två sätt. Det ena vore att taga bort mellaninstanserna. Detta föreslogs ifråga om kammarkollegium, ett förslag som ju också, såsom vi veta, Kungl. Maj:t i viss mån accepterat. Justitieministern har i dag särskildt erinrat om förslaget, att vägmål m. fl. s. k. kommunikationsmål skulle hoppa öfver kammarkollegium och gå direkt till regeringsrätten.

Ett annat sätt att åstadkomma samma förenkling är att taga bort den högsta instansen. Detta hade löneregleringskommittén föreslagit beträffande en del mål, som afgöras i kammarrätten. Vid årets riksdag har upptagits förslaget att så skall skö t. ex. i afseende å mantalsskrifningsmål. Men löneregleringskommittén hade tänkt sig, att det kunde ske äfven med beskattningsmål. Det är detta förslag, jag framhållit i min motion, och jag har i en uppsats, som är införd i oktoberhäftet af Statsvetenskaplig tidskrift för förra året, ytterligare utvecklat skälen härför.

Nu har konstitutionsutskottet icke inlåtit sig på denna sak. Utskottet har hemställt, att min motion *för närvarande* icke måtte föranleda till någon åtgärd. Däri ligger ju icke något afvisande af själfva saken, utan tvärtom en antydning, att Kungl. Maj:t, när det en gång gäller att afgöra denna angelägenhet bör taga under öfvervägande äfven detta viktiga reformförslag.

Det är, som sagdt, nu icke min mening att göra något yrkande, och jag ämnar icke heller närmare inlåta mig på skälen för och emot, hvarför beskattningsmålen skola stanna i kammarrätten eller om man skall fortfarande bibehålla en instans öfver denna domstol. Denna fråga har Kungl. Maj:t för öfrigt upptagit till behandling i en annan proposition, nämligen den om lönereglering m. m. vid kammarrätten. Jag har med detta sålunda endast velat åstadkomma hvad jag också afsett med motionen, nämligen att hålla denna synnerligen viktiga fråga uppe på dagordningen, så att den icke måtte blifva afglömd eller undanlagd. Jag kan knappast säga, att jag trodde, att konstitutionsutskottet skulle få anledning att ingå i närmare pröfning af saken, och jag har sålunda i det hela taget genom konstitutionsutskottets hemställan med min framställning ernått hvad jag velat. Ej heller med mitt yttrande här i dag har jag haft annan afsikt än att hålla denna efter mitt förmenande synnerligen viktiga fråga, som ovillkorligen har framtiden för sig, uppe i den offentliga diskussionen.



Vidare anfördes ej. Kammaren biföll utskottets i denna punkt gjorda hemställan.

### § 14.

Ordet lämnades härefter på begäran till

*Interpellation.*

Herr von Geijer som anförde: I början af år 1893 fanns infördt i vårt lands officiella tidning ett meddelande från regeringen af innehåll, att då det sätt, hvarpå de frågor, som behandlats i nya lagberedningens lagförslag angående bevisning inför rätta, fullföljd af talan m. m. komme att slutligen lösas, kunde blifva af inflytande i fråga om den riktning och det omfång, som borde gifvas åt processreformen, hade Kungl. Maj:t funnit anledning taga i öfvervägande, huruvida icke med omarbetning af rättegångsbalkens öfriga delar borde tills vidare anstå.

De få raderna hafva en djup innebörd; med dem sköts för lång tid åt sidan den stora frågan om en genomgripande reform af vårt rättegångsväsen, som sedan årtionden lifligt sysselsatt landet.

År 1874 inrättades med anledning af framställning af Riksdagen nya lagberedningen med särskildt uppdrag att utarbete lagförslag, företrädesvis sådana, som omfattade större delar af civillagen eller rättegångsordningen.

Redan länge dessförinnan hade starka röster höjt sig till förmån för reformer i vårt processväsen. Så framlade justitieombudsmannen Thorell vid 1850 års riksdag ett förslag till genomgripande förändring af första och andra instansens domstolar, och två hans efterträdare hade uppehållit sig vid lithörande frågor; så hade inom den juridiska litteraturen saken gång på gång bragts på tal, hvarjämte vid snart sagdt alla riksdagar efter år 1809 förslag väckts om mer eller mindre genomgripande förändringar på området.

Ej underligt att så var förhållandet, då vår processordning i stort sedt var — såsom den ännu i denna dag är — densamma, som fick sin form i 1734 års lag och denna i sin ordning stödde sig på rättsuppfattningar, som fått uttryck i de gamla landskapslagarne. Härtill kom, att under tiden i utlandet en ovanligt liflig och omfattande verksamhet inom processrättens område varit ett utmärkande tecken. I Tyska riket hade sålunda samverkande politiska förhållanden och nya vetenskapliga åsikter ledt till en fullständig omskapning af domstolsorganisationen och domstolsförfarandet. Österrike hade äfven tagit väsentliga steg i samma riktning och äfven i Frankrike, Belgien, Italien och England hade reformrörelser yppat sig.

Det var under intrycket af alla dessa samverkande omständigheter som Riksdagen gjorde sin ofvanberörda framställning.

Efter det nya lagberedningen med angifvet program inrättats och sedan den enligt sin instruktion handlagt dels utskottsväsendet och dels vattenrätten, företog beredningen med 1880 års början frågan om ny rättegångsordning och år 1884 aflämnade beredningen till Kungl. Maj:t sitt »Betänkande angående rättegångsväsendets om-

Interpellation.  
(Forts.)

bildande», ett arbete, som väckte stort uppscende och till och med af granskare betecknades såsom det märkligaste i lagstiftningsväg, som sedan lagkommittéernas och äldre lagberedningars tid hos oss skådat dagen. Under år 1886 öfverlämnades ärendet i dess helhet åt den så kallade förstärkta lagberedningen, bestående af 32 medlemmar, jurister och icke jurister. I en för densamma af justitieministern utarbetad och fastställd promemoria uppdrogs åt förstärkta lagberedningen att granska de framställda förslagen, dock med rätt att afgifva ett fristående utlåtande rörande de förelagda ärendena. Under år 1887 afgaf förstärkta lagberedningen sitt »Betänkande angående hufvudgrunderna för en ny rättegångsordning». Under tiden hade frågan lifligt sysselsatt allmänna uppmärksamheten i landet och broschyrer och uttalanden i tidningarna förekommo talrikt. I den till 1882 års riksdag af dåvarande justitieombudsmannen aflämnade ämbetsberättelse yttras, att här vore fråga om en lagreform, mera genomgripande och djupgående än någon som alltsedan den nu gällande allmänna lagen antogs, varit föremål för pröfning, och i 1885 års trontal hette det, att rättegångsväsendets ombildning intager främsta rummet bland de föreliggande lagfrågorna.

Emellertid den stort anlagda planen ledde icke till önskad mål. Den stora tanken sköts tills vidare åt sidan och de partiella reformernas väg återbeträddes.

Det kan öfverhufvud icke falla mig in att våga en kritisk utläggning af de stora lagförslagen eller ett påstående om hvad som vållade deras fall. Dock det må vara mig tillåtet att hysa den meningen, att orsaken härtill legat däri, att icke större och öfvervägande vikt lades vid förbättrad organisation af underrätterna. En dylik reform hade ock med ifver påyrkats i flertalet af de uttalanden rörande rättegångsväsendets reform, som förekommit, innan ärendet öfverlämnades till nya lagberedningen, och den kritik, hvarför betänkandet utsattes, riktades företrädesvis på denna punkt.

Efter det stora förslagens undanskjutande har, såsom sagts, de partiella reformernas väg beträddts. Det ligger i sakernas natur, att efter en så stor kraftansträngning en tids afmattning inträder. Det är för ett land förenadt med stora svårigheter att genomföra en dylik reform. Redan det lefvande materiel, som kräfvdes för att drifva fram och förarbeta en dylik, är särskildt i ett litet land ganska fåtaligt och att efter ett misslyckande strax finna en ny väg till lösning är nästan omöjligt, då röjandet af denna förutsätter nya personer, nytt tankearbete och nya rön.

Emellertid, äfven om sålunda tanken på en genomgripande reform genom sakernas makt drifvits åt sidan, måste den förr eller senare tagas upp ånyo. En gång väckt kan den visserligen uppskjutas men aldrig uppgifvas. Frågan, om vårt rättegångsväsen motsvarar nutidens fordringar, är af sådan vikt, att den aldrig af någon kan betraktas med ligkiltighet. Den berör härför alltför nära hela samhällslifvet. Samhället hvilat ytterst på rätten, och dennas förverkligande är i väsentlig grad beroende af processordningen. Den in-

griper — såsom nya lagberedningen i sitt betänkande säger — på det närmaste i många af livvets viktigaste och ömtåligaste intressen: af rättegångsordningens beskaffenhet beror, huruvida hos domareståndet den andliga begåfningen skall stelna till formalism eller utveckla sig till lefvande nitälskan för sanningen och rätten, om sakkörareståndet skall tjäna såsom en ärlig, pålitlig och aktad hjälpare vid rättsskipningen och om folket skall hysa förtroende för lagskipningens resultat och uppfostras till intresse för de stora rättsfrågorna.

Näppeligen någon torde kunna säga, att vår rättegångsordning är egnad att förverkliga detta mål.

Jag vill här ej mycket fästa mig vid de beskyllningar för formalism och juristeri, som ofta riktas mot vårt lands domstolar och domarekår, beskyllningar, som så ofta upprepats, att tyvärr något pröfvande af deras berättigande merendels ansetts öfverflödigt. men vill peka på den härvidlag ofta förbigångna sidan af saken, att dessa beskyllningar böra riktas mera mot den lagskrifna rättegångsordningen än mot de af lagen bundna verktyg, som satts att verkställa denna.

I vårt land hafva de senaste årtiondena betecknats af ett betydande reformarbete, ej minst på lagstiftningens område. Flera viktiga civilrättsliga lagförslag, såväl inom obligationsrätten som inom sakrätten, hafva utarbetats och antagits som lag. Flera nya inom samma discipliner, än mera genomgripande, äro att vänta inom den närmaste tiden och det har angifvits, att afsikten är att söka omarbета större delar af familjerätten. Dock allt detta, hela byggnaden af lagar, churu väl de må motsvara tidens rättsuppfattning, allt är dock till stor del fäfanget, därest icke processordningen med jämna steg följer med i utvecklingen.

På den kriminella lagstiftningens område hafva på den senare tiden nya tankar och sanningar framkommit och i följd häraf med nödvändighet framställts kraf på djupare speciell utbildning hos domstolarna, och dylik utbildning kan knappast påräknas eller krävas hos alla våra domstolar.

En annan hithörande omständighet är rättsskipningens långsamhet. Jag vill ej påstå, att vårt land härutinnan intar en sorglig undantagsställning, andra länder torde kunna uppvisas med föga bättre förhållanden härutinnan, men sakförhållandet står dock kvar, och med skäl kan sättas i fråga, om icke ett sådant förhållande, som ofta förekommer i vårt land, att ett tvistigt rättsförhållande vinner slutligt bedömande kanske fem eller sex år efter dess uppkomst, stundom kan för parterna göra rättsskipningen helt utan nytta.

I sammanhang härmed står den tvingande frågan att bringa hjälp för lättande af den arbetsbürda, hvarunder högsta domstolen dignar. Jag vill ej uppehålla mig vid de försök, som gjorts i detta syfte, men anser mig kunna påstå, att de näppeligen kunna föra till önskad mål, och att härutinnan ingen verklig bot är att hoppas, därest icke en radikal förändring i större delar af vår rättegångsordning vidtages. Jag vill här erinra om ett yttrande.

Interpellation.  
(Forts.)

som för någon tid sedan fälldes i medkammaren i en fråga, som ägde sammanhang med detta ytterst viktiga och öfverhängande spörsmål. Yttrandet, som fälldes af en förutvarande medlem af högsta domstolen, mynnade ut i satsen, att, vill man ej att staten skall abdikera från sin rättsskipningsuppgift, måste man och det snart sätta yxan till roten på vår process. Detta yttrande är ingalunda enstaka. Tankar, som gå i samma riktning, återfinnas i många af högsta domstolens yttranden i hithörande frågor.

Vidare har fråga bragts på tal om förändring eller utvidgning af hofrätterna. En genomgripande förändring på detta område kan hafva stor betydelse för förevarande spörsmål, och reformfrågan kan därpå kanske rent af hämmas.

Inflytande härvidlag torde jämväl arbetet med regleringen af statstjänstemännens lönestater hafva, och enligt hvad mig blifvit upplyst har detta arbete nu nått fram till hofrätterna.

Alla dessa omständigheter, förenade, hafva föranlett mig att nu bringa frågan på tal.

Visserligen kan det sägas, att frågan om en genomgripande reform på processens område för närvarande icke är aktuell, om satsen nämligen tages så, att önskingar i sådant syfte icke mera allmänt framställts, men jag anser mig kunna påstå, att känslan om nödvändigheten af en sådan reform förefinnes och att nödigt endast är att framhålla de med frågan sammanhängande och på densamma inverkan omständigheter.

På grund af hvad jag sålunda anført, anhåller jag, herr talman, om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet få framställa följande fråga:

Ämnar herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet under närmaste framtiden taga i öfvervägande, om och på hvad sätt en allmän revidering af vår processordning bör och kan åstadkommas samt härom till Riksdagen inkomma med förslag?

Herr von Geijers ifrågavarande anhållan blef af kammaren bifallen.

#### § 15.

Följande nya motioner afgåfves, nämligen af herr *C. A. Lindhagen*, n:o 301, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande af postverkets utgiftsstaten för år 1909 m. m., samt

af herrar *J. E. Centerwall* och *K. V. Beckman* i Linköping, n:o 302, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående reglering af löneförhållandena m. m. vid kammarkollegium.

Dessa motioner hänvisades omedelbart till statsutskottet.

Vidare afgaf herr *G. A. E. Kronlund* en motion, n:o 303, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om reglering af prästerskapets aflöning m. m.; och blef denna motion remitterad till första särskilda utskottet.

Till statsutskottet hänvisades jämväl på begäran omedelbart en af herr *J. W. Lundin* och friherre *O. B. A. Silfverschiöld* afgifven motion, n:o 304, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående den af staten utfödade egnahemslånerörelsen.

Herr *A. Thylander* afgaf en motion, n:o 305, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande af postverkets utgiftsstater för år 1909 m. m.

Denna motion blef lagd på bordet.

Slutligen aflämnade herr *C. G. Sædén* en motion, n:o 306, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om reglering af prästerskapets aflöning m. m.

Ifrågavarande motion hänvisades till första särskilda utskottet.

### § 16.

Anmaldes och godkändes följande förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen

*från bevillningsutskottet:*

n:o 59, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändring i förordningen den 11 oktober 1907 angående tillverkning af brännvin:

*från lagutskottet:*

n:o 61, i anledning af väckt motion om förbud mot drift af sulfatfabrik eller annat industriellt verk, som genom förorenande af luft eller vatten orsakar olägenheter för kringliggande bygd och dess befolkning;

n:o 62, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående revision af gällande bestämmelser om bötesstraffet m. m.;

n:o 63, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående sådan ändring i gällande lag, att gift person må kunna erhålla lifförsäkring med trygghet, att försäkringssumman kommer hans familj till godo;

n:o 64, i anledning af väckta motioner dels om ändrad lydelse af 6 § i lagen om vård af enskildes skogar den 24 juli 1903, dels ock om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående revision af lagstiftningen om vården af enskildes skogar;

n:o 65, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag dels angående ändrad lydelse af 21 och 26 §§ i lagen den 27 juni 1896 om hemmansklyfning, ägostyckning och jordafsöndring samt till lag om ändrad lydelse af 8 § i lagen den 25 maj 1905 rörande afgäld från afsöndrad lägenhet;

n:o 66, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag, innefattande ändring i lagen angående Kungl. Maj:ts högsta domstols tjänstgöring på afdelningar den 20 juni 1905;

n:o 67, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om rikets vapen; och

n:o 68, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående öfvervakande af villkorligt dömda och villkorligt frigifna förbrytare m. m.; samt

*från statsutskottet:*

n:o 69, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående uppförande af byggnader för telegrafverkets behof i Stockholm och i Göteborg.

§ 17.

Justerades protokollsutdrag.

§ 18.

Till bordläggning anmäldes:

konstitutionsutskottets utlåtanden:

n:o 11, i anledning af väckt motion om ändring af 35 och 36 §§ regeringsformen; och

n:o 12, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändrad lydelse af § 30 regeringsformen:

statsutskottets utlåtanden:

n:o 84, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förändrade grunder för förvaltningen af kronans jordbruksdomäner jämte en i ämnet väckt motion;

n:o 85, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af fem lägenheter och ett jordområde tillhörande förra hospitalsegendomen Vistena n:o 10 Norrgården, Vistena n:o 11 Oxelgården och Vistena n:o 12 Ostra Mellangården i Ostergötlands län:

n:o 86, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af fem till förra regementschefsbostället 2 mantal Bråland n:is 1 och 2 norra och södra jämte underlydande lägenheten Kungsmarken i Göteborgs och Bohus län hörande lägenheter;

n:o 87, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af vissa lägenheter från förra kronofogdebostället  $7\frac{1}{16}$  mantal Gladsax n:o 28 i Kristianstads län;

n:o 88, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning af två till förra kompanichefsbostället  $1\frac{1}{3}$  mantal Laxmans Åkarp n:o 2 i Malmöhus län hörande lägenheter;

n:o 89, i anledning af väckt motion om försäljning af förra majorsbostället 2 mantal Hammar n:o 1 i Hammarö socken af Värmlands län; och

n:o 90, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående löne-reglering för landsstaterna i länen m. m. jämte i ämnet väckta motioner: samt

bevillningsutskottets betänkanden:

n:o 21, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående restitution af erlagd sockerskatt eller befrielse från sådan skatt för socker, som användts vid tillverkning af exportvaror; och

n:o 22, i anledning af Kungl. Maj:ts propositioner dels om ändrad lydelse af vissa §§ i bevillningsförordningen dels ock angående en inkomstskatt att upptagas i riksstaten för år 1909.

§ 19.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades herr *E. O. V. Wavrin-sky* i Stockholm under 14 dagar fr. o. m. den 15 maj.

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 4.56 e. m.

In fidem

*Herman Palmgren.*