

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1916.

Andra kammaren.

Nr 28.

Lördagen den 26 februari.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Jämlikt därom den 19 i denna månad fattat beslut företogs nu val av dels tjugufyra valmän för utseende av riksdagens justitieombudsman och hans efterträdare samt riksdagens militieombudsman och hans efterträdare, dels ock sex suppleanter för dessa valmän, och utsågos därvid till

*valmän:*

herr *Borggren,*  
» *Hallendorff,*  
» *Hedlund,*  
» *Janson i Bråten,*  
» *Jansson i Falun,*  
» *Johansson i Uppmälby,*  
» *Karlsson i Fjäl,*  
» *Lindhagen,*  
» *Lindley,*  
» *Lindman,*  
» *Mossberg,*  
» *E. A. Nilson i Örebro,*  
» *Nilsson i Kristianstad,*  
» *Nilsson i Bonarp,*  
» *Olofsson i Ävik,*  
» *Olsson i Blädinge,*  
» *Persson i Norrköping,*  
» *Petersson i Lidingö villastad,*  
» *Pettersson i Bjälbo,*  
» *Pålsson,*  
» *Schotte,*  
» *Sundström,*  
» *Tengdahl, och*  
» *Zelahn,*

var och en med 163 röster; samt till

*Andra kammarens protokoll 1916. Nr 28.*

*suppleanter:*

herr <i>Jönsson</i> i Fridhill	med 150 röster,	
» <i>Wikström</i>	» 150	»
» <i>Tysk</i>	» 150	»
» <i>Lingström</i>	» 149	»
» <i>Sköld</i>	» 149	» och
» <i>Gustafson</i> i Kasenberg	» 149	»

Ordningen mellan de suppleanter, vilka erhållit lika antal röster, bestämdes, sådan den finnes här ovan angiven, genom lottning.

## § 2.

Justerades protokollsutdrag angående de i nästföregående paragraf omförmälda valen.

## § 3.

Herr statsrådet friherre *Beck-Friis* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 58, angående avskrivning av viss avgäld för utrivning av en till kronoegendomen Åkerholmen i Skaraborgs län hörande kvarn;

nr 59, angående rätt för trädgårdsmästaren och preparatorn vid skogshögskolan K. F. Eklöf att för ålderstillägg tillgodoräkna sig viss tjänstgöring;

nr 60, angående pension åt föreståndaren för Jönköpings läns lantmannaskola i Tenhult K. V. Smedberg;

nr 61, angående bidrag ur jämtländska renbetesfjällens skogsfond till anläggning av en enskild väg inom Offerdals socken av Jämtlands län;

nr 65, angående försäljning av vissa kronoegendomar och upplåtande av lägenheter från sådana egendomar; och

nr 66, angående pension åt ladugårdsförmannen M. Jensen vid Alnarp.

Nämnda propositioner bordlades på begäran.

## § 4.

Föredrogos var för sig Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och hänvisades därvid:

till statsutskottet propositionerna:

nr 46, angående användande av uppkommet överskott å anslag till uppförande av mässbyggnader för underofficerare och manskap vid vissa truppförband m. m.;

nr 47, angående uppförande av en laboratoriebyggnad å Karlsborg; och

nr 48, angående verkställande av vissa tillbyggnadsarbeten m. m. vid Karlskrona grenadjärregementets kasernetablissemang i Karlskrona;

till jordbruksutskottet propositionen, nr 49, angående markutbyte beträffande Kalmar regementets kasernområde; samt

till statsutskottet propositionerna:

nr 62, angående disponerande av medel till utförande av vissa ny- och ombyggnader vid kustsanatoriet Apelviken för skrofulösa barn;

nr 63, angående extra anslaget till bestridande av utgifterna för statens biografbyrå; och

nr 64, angående anslag till inredning och utrustning av vissa lokaler för tekniska skolan i Stockholm m. m.

### § 5.

Vidare föredrogos, men blevo ånyo lagda på bordet lagutskottets utlåtanden nr 10—13 och jordbruksutskottets utlåtanden nr 1—14.

### § 6.

Ordet lämnades härafter på begäran till

*Svar å interpellation.*

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet von Sydow, som anförde: Herr talman, mina herrar! Med kammarens tillstånd har herr K. Magnusson till mig framställt följande spörsmål:

»Ämnar herr statsrådet vidtaga åtgärder för att snarast möjligt avhjälpa den rådande vagnbristen vid järnvägarna och därvid taga under omprövning, huruvida icke den mest trängande bristen kunde avhjälpas genom ett rationellare utnyttjande av redan befintlig materiel?»

För närmare utredning av frågan har jag från järnvägsstyrelsen infordrat yttrande i ärendet.

Med ledning härav ber jag till en början, vad angår de anmärkta förhållandena vid statens järnvägar, få meddela följande.

De huvudsakliga faktorer, på vilka en järnvägs transportförmåga beror — bangårdsanläggningarnas rymlighet och ändamålsenlighet, tätheten av mötesstationer och dubbelspår, drifts- och transportmaterielens tillräcklighet samt tillgången på utbildad personal — kunna givetvis icke vid en hastigt påkommande större trafikökning omedelbart anpassas efter förhållandena; denna anpassning måste förberedas flera år före den väntade trafikökningen. Planerna för en järnvägs utveckling måste sålunda uppgöras lång tid, för vissa faktorer flera år i förväg. Å andra sidan kunna, med fästet avseende vid de stora kapital, som krävas för dessa anläggningar, av ekonomiska hänsyn vidlyftigare anstalter icke vidtagas, än vad en *normal* trafikökning giver anledning antaga såsom nödvändiga. Sådana förberedande utredningar beträffande den inom de närmaste åren

Svar å interpellation.  
(Forts.)

väntade trafikökning, som här berörts, hava uppgjorts och legat till grund för järnvägsstyrelsens årliga anslagskrav.

En sådan utredning fast i större skala uppgjordes särskilt år 1913, i syfte att åstadkomma en överblick för längre tid framåt, nämligen en på trafikens sannolika utveckling under tioårsperioden 1914—1923 grundad utredning angående behovet av nya byggnader och anläggningar samt av ny rullande materiel.

Granskar man nu närmare de verkliga trafiksiffrorna för år 1915 i jämförelse med vad som i tioårsutredningen beräknats, finner man att trafikresultatet under år 1915 varit så stort, att, med frånräknande av malmtrafiken å linjen Riksgränsen—Luleå, antalet lokomotivkilometer i tåg tjänst och antalet vagnaxelkilometer under året i det närmaste uppgått till samma storlek, som i nyssnämnda utredning med ledning av den normala trafikökningen beräknats skola inträffa först år 1923 resp. 1921. Under det exempelvis antalet vagnaxelkilometer under åren 1911—1914 årligen ökats med i medeltal 38 miljoner, har nämligen ökningen från år 1914 till år 1915 uppgått till ej mindre än 174 miljoner.

Även beträffande antalet ton transporterat gods har ökningen varit enastående hög, i det år 1915 transporterades närmare 2,900,000 ton gods mera än 1914. Motsvarande ökning från 1913 till 1914 uppgick endast till 56,796 ton.

Vid jämförelse med år 1914 är dessutom att märka, att detta är uppnåddes det dittills bästa trafikresultatet.

Av vad sålunda anförts torde framgå, att statens järnvägar icke varit och icke *kunnat* vara rustade att emottaga 1915 års oerhörda trafikökning, en trafikökning, som icke gärna kunnat förutses vid den tidpunkt, då åtgärder för dess besörjande skulle hava förberetts. Det är med utgångspunkt från dessa faktiska omständigheter, som de nuvarande, såsom otillfredsställande be-tecknade förhållandena vid statens järnvägar måste ses.

Det är ju emellertid givet, att järnvägsstyrelsen genom ökning av trafikmedlen i all den grad, som varit möjligt, sökt utvidga statens järnvägars trafikförmåga, när trafikbehovet visade tendenser att stiga utöver vad man förut beräknat.

Sålunda hava spårssystem utbyggt och tillfälliga lastnings- och lossningsspår vid vissa stationer utlagts, magasinslokaler byggts och förhyrts, mötesstationer öppnats, och ett forcerat anskaffande i stor skala av rullande materiel igångsatts. Icke mindre än omkring 17 miljoner kronor ha sålunda för sist-nämnda ändamål använts. Försök hava också gjorts att genom förhyrning genast öka godsvagnsparken — försök, som dock endast i viss omfattning lyckats. Därjämte har anställts ny personal, varvid järnvägsstyrelsen bland annat genom tillfällig användning av pensionerade tjänstemän sökt tillföra verket i järnvägstjänst redan upplärd personal.

Till huvudsakligaste delen har man dock varit hänvisad

till att med alla till buds stående medel utnyttja de resurser, som förefunnits. Järnvägsstyrelsens omtanke har därvid i första hand inriktats på att i största möjliga utsträckning öka den rullande materielens prestationer. Hur styrelsen lyckats härvidlag belyses bäst av några jämförande siffror. Medan per lokomotiv år 1913 utfördes 29,300 tågkilometer och 1,138,900 vagnaxelkilometer, stiga motsvarande siffror för år 1915 till 32,200 resp. 1,277,700; och resultatet i vagnkilometer per godsvagn steg från 14,900 år 1913 till 17,200 år 1915.

En jämförelse har anställts med korresponderande siffror för vissa tyska statsbanor år 1913 och de danska statsbanornas trafikåret 1914—1915. Det visar sig därvid, att icke någon av dessa statsjärnvägar nått upp till de svenska statsjärnvägarernas resultat år 1915.

Vid en dylik jämförelse bör dessutom icke lämnas ur sikte den synpunkten, att en dubbelspårig bana medger vida större och snabbare tågdrift än en enkelspårig och att alltså materielens utnyttjande vid de ovannämnda utländska järnvägarna, där dubbelspårig bana förekommer i betydligt större utsträckning än vid statens järnvägar, borde kunna vara mera intensivt än vid statens järnvägar.

A andra sidan må dock framhållas, att det icke är möjligt att vid en kritisk bedömning av siffermaterialet taga vederbörlig hänsyn till de olika banornas individuella trafikförhållanden. Siffrorna kunna därför icke utgöra fullt bevis i något hänseende; de giva dock en hög grad av sannolikhet åt mitt påstående att med den spårlängd och den rullande materiel, som år 1915 stått till statens järnvägars förfogande, åstadkommits allt trafikarbete, som rimligen kan begäras.

Därmed torde och hava vederlagts herr Magnussons uttalande, att det vid närmare undersökning av trafikförhållandena och trafikmöjligheterna kunde konstateras, att den allt mer kännbara och för våra näringars ostörda fortgång och utveckling ytterst menliga vagnbristen mera vore skenbar än verklig och i väsentlig mån skulle avhjälpas, om materielen hölles mera i rörelse än vad nu är fallet, detta särskilt om man tager hänsyn till statsbanornas begränsade resurser i jämförelse med övriga angivna stater.

En annan mätare på ökning av vagnparkens nyttiga arbete framgår vid en jämförelse mellan medeltal av vagnkilometer pr lastad sändning, dels av godsinkomst för lastad sändning. Dessa medeltal för år 1914 och 1915 visa, att den väglängd varje vagn tillryggalagt för varje gång den kommit till lastning år 1915 är 30 å 40 % större än år 1914 och att inkomsten för varje lastning är över 50 % högre under år 1915 än under motsvarande månader år 1914. Järnvägsstyrelsen finner de anförda siffrorna giva vid handen — och jag kan ej annat än giva styrelsen rätt därutinnan — att anmärkning emot vagn-cirkulationen *i sin helhet* icke rättvisligen kan göras. De av

Svar å interpellation.  
(Forts.)

Svar å interpellation.  
(Forts.)

herr Magnusson anförda exempel på att färdiglastade vagnar kvarstått 3—5 dagar på avsändnings- och övergångsstationer, måste endast vara att betrakta som undantagsfall. Säkerligen kunna även andra fall av långsam transport än de i interpellationen anmärkta hava förekommit, men dessa fall utgöra, efter vad totalresultatet giver vid handen, endast ett fåtal emot den stora massan vagnar, som framföras regelbundet utan störande uppehåll.

Anledningen till att sådana exempel på långsam transport förekommit, som av interpellanten framdragits, är, enligt vad järnvägsstyrelsen uppger, huvudsakligen att söka däri, att ett flertal av de större och även medelstora bangårdarna äro för nuvarande trafik allt för otillräckliga. Med denna olägenhet följer, att redan vid avsändningen vagnarna från de stora utgångsstationerna lätt komma i oordning, i det att utrymme icke finnes till alla tågens planliga hoprangering. Somliga tåg måste därför hopsättas av vagnar såväl till långt bort belägna som till närliggande stationer. Denna omständighet drager för det förra slagets vagnar ovillkorligen med sig långsammare transportsätt, än om vagnarna kunnat hopsparas och insättas i snabbgående fjärrgodståg. Även för mellanstationerna medför ett otillräckligt utrymme å huvudstationerna en olägenhet därigenom att mellanstationens behov av plats i tåg för dess vagnar icke omedelbart kan tillgodoses på grund av att huvudstationen nödgas redan vid avgången fylla tågen för undvikande av blockering. Då vidare en knutstation, som t. ex. Hallsberg, där ett flertal tåg skola rangeras, på grund av bristande utrymme icke förmår på den beräknade tiden sortera det vagnmaterial, som tillföres densamma, uppstår blockering av spårutrymmet. Detta nödgar stationen att för längre eller kortare tid avlysa mottagandet av flera vagnar, och därmed förjer, att på väg varande tåg måste uppställas och kvarhållas på stationer under vägen.

Även andra orsaker, över vilka trafikledningen icke kan råda, förekomma givetvis, som kunna åstadkomma beklagliga förseningar. De huvudsakliga anledningarna till de förseningar, som kommit till järnvägsstyrelsens kännedom, hava emellertid befunnits vara bangårdarnas otillräcklighet samt i viss mån bristande dragkraft. Därest nämligen tillgången till lokomotiv varit större, skulle vid åtskilliga tillfällen växlingen kunnat forceras och tågen förmedelst koppling gjorts större eller flera extra tåg anordnats.

Järnvägsstyrelsen har emellertid framhållit, att det egentligen är vid tiden för 1915 års jultrafik, som vagnförseningar till någon omfattning att tala om förekommit. Och under denna tid förelågo, som bekant, genom kyla och snöfall sådana oerhörda svårigheter att upprätthålla trafiken till och med för personbefordran, att det måste erkännas förklarligt, om under denna tid oregelmässigheter i godsbefordringen förekom.

Vad vidare beträffar förhållandena vid omlastningsstationerna mellan normal- och smalspåriga järnvägar, vilka av herr

Magnusson betecknas som i hög grad otillfredsställande, har järnvägsstyrelsen framhållit följande. Först må därvid omnämnas. att även omlastningsstationerna — i synnerhet vissa — i hög grad rönt inverkan av den ökade trafiken. Sålunda har den omlastade godsmängden ökats från 1914 till 1915 vid Pålsboda med 63 %, vid Gårdsjö med 80 % och vid Stenstorp med 35 %.

Det är givet, att de för helt andra förhållanden beräknade omlastningsanordningarna icke vid en sådan ökning kunna fylla anspråken. Emellertid har man sökt öka omlastningsstationernas kapacitet genom att förstärka arbetslagen och i förekommande fall anordna nattarbete. Av vida större betydelse är dock här vagn tillgången, då ju omlastningen sker direkt från vagn till vagn. För omlastningens regelbundna bedrivande erfordras därför, att tomvagnar kunna tillhandahållas i förhållande till det antal lastade vagnar, som från den smalspåriga banan tillföres statens järnvägar och tvärtom. Ar nu tillförseln från den smalspåriga banan större än tillgången på tomvagnar vid omlastningsstationen, uppstår en anhopning därstädes av den smalspåriga banans vagnar och omlastningen av vissa av dessa vagnar fördröjes. Samma förhållande inträder beträffande statens järnvägars vagnar, därest den smalspåriga banan ej kan tillhandahålla erforderliga tomvagnar. För att i möjligaste mån rättvist reglera vagnförhållandena vid omlastningsstationerna har järnvägsstyrelsen ägnat dessa förhållanden en ständig uppmärksamhet. Den ledande principen därvid måste, enligt vad järnvägsstyrelsen framhåller, givetvis vara, att trafikanterna vid de smalspåriga järnvägarna bliva tillgodosedda i samma proportion som statens järnvägars egna trafikanter. Denna princip har tidigare under under vagnbristtider tillämpats på det sätt, att det för omlastningsstationerna erforderliga dagliga vagnbehovet tillgodosetts med samma procent, enligt vilket järnvägsstyrelsen kunnat tillfredsställa behovet hos trafikanterna vid statens järnvägars egna stationer. Därmed följer emellertid, att då denna procentsats ofta växlar, beroende på vagn tillgångens storlek, omlastningsarbetet blir synnerligen ojämt, i det ena dagen ett större antal vagnar kan tillhandahållas än nästföljande dag o. s. v. Järnvägsstyrelsen har därför numera låtit på så sätt omlägga vagnfördelningstekniken för omlastningsstationerna, att vid varje omlastningsstation så vitt möjligt regelbundet dagligen tillhandahålles ett bestämt antal statens järnvägars täckta och öppna vagnar. Detta antal har man sökt noga avväga efter de smalspåriga banornas trafikbehov, dock beräknat efter möjligheten för statens järnvägar att tillhandahålla ifrågavarande vagnantal utan att träda andra likaberättigade trafikanters rätt för nära. De smalspåriga banorna ha sedan att reglera sin trafik så, att icke flera vagnar tillföras omlastningsstationerna, än vad som beräknas kunna dagligen omlastas direkt till statens järnvägars vagnar. Detta gäller trafiken från smalspåriga järnvägar till statsbanan.

Svar å interpellation.  
(Forts.)

Svar å inter-  
pellation.  
(Forts.)

Motsvarande anordningar kunna emellertid icke tillämpas vid trafiken från statens järnvägar till smalspåriga järnvägar, enär själva förutsättningen för åtgärdernas genomförande — reglering av tillförseln till omlastningsstationerna — härvidlag icke är möjlig utan en vidlyftig och åtminstone för närvarande outförbar organisation.

Beträffande omlastningsarbetets utförande meddelar järnvägsstyrelsen, att detsamma i regel utlämnas direkt av statens järnvägar till en entreprenör, som är underställd kontroll av statens järnvägars tjänstemän. Ersättningen utgår efter visst enhetspris för den omlastade godsmängden.

Efter hand som omlastningsgodset ökats hava åtgärder vidtagits för att förstärka omlastningspersonalen, och järnvägsstyrelsen anser, att någon befogad anmärkning mot arbetets bedrivande nu icke förefinnes.

Herr Magnusson framhåller vidare, att det borde tagas i övervägande, huruvida med nu förefintlig stationspersonal mera arbete med lossning och omlastning kunde skäligen utföras, eller, om så icke är fallet, eller om personalen är otillräcklig, extra personal borde anställas.

I anslutning till innehållet i järnvägsstyrelsens yttrande, vill jag framhålla, att helt säkert den vid statens järnvägar anställda personalens arbetskraft redan är tagen i anspråk i all den utsträckning, som kan anses skälig. Däremot bör, på sätt järnvägsstyrelsen påpekat, givetvis arbetskrafterna ökas i den mån föreliggande arbete så kräver. Styrelsen har också så långt det blivit styrelsen bekant att behov av ökning i arbetskrafterna förelegat, under hela denna tid låtit sig angeläget vara att genom nyantagning av personal öka arbetsresultatet. När emellertid trafikmöjligheterna nått sin maximigräns på grund av begränsad tillgång på byggnader och anläggningar samt rullande materiel, kan anställandet av ny personal icke medföra bättre trafikresultat. I detta sammanhang har järnvägsstyrelsen framhållit, att sedan krisens början i september 1914 intill den 31 december 1915 nyantagits 1,928 man vid statens järnvägars trafikavdelning. Det bör emellertid uppmärksammas, att omsorgen om trafiksäkerheten och om materiels vård gör det omöjligt att i obegränsad omfattning insätta ny och ovan personal.

När herr Magnusson vidare anför, att statens järnvägars nuvarande transportsvårigheter utgöra icke blott ett stort men för våra näringar utan i åtskilliga fall en allvarlig fara för deras fortbestånd, torde man kunna instämma med järnvägsstyrelsen däruti, att detta påstående saknar fog.

Jag erinrar härvid ånyo om de oerhörda godsmängder som år 1915 befordrats å statens järnvägar i förhållande till föregående år. Dessa siffror visa, att godstrafiken, mätt efter antalet tonkilometer, år 1915 varit mer än 50 % starkare än under år 1913 och 40 % starkare än under år 1914. Järnvägsstyrelsen



anser sig emellertid icke kunna lämna större förhoppningar om att under innevarande år transportförmågan skall kunna uppdrivas än högre. Statens järnvägars prestationsförmåga har en gräns och efter allt att döma torde den nu vara nådd. Att statens järnvägars transportförmåga icke för närvarande kan motsvara det nu förefintliga exceptionellt höga transportbehovet, vilket för övrigt synes växa allt jämt, torde framgå bland annat därav, att under tiden 1—15 denna månad det anmälda lastningsbehovet stigit till i medeltal 11,417 vagnar per dag. Sedan dess har det dagligen anmälda vagnbehovet alltjämt stigit, det uppgick sålunda den 23 februari till 13,737. Då statens järnvägar förfogar över i runt tal 21,470 vagnar skulle förutsättningen för att kunna tillhandahålla detta vagnbehov vara, att vagnarnas omloppstid nedbringades till mindre än 2 dygn, något som är fullkomligt orimligt.

Svar å interpellation.  
(Forts.)

Emellertid söker järnvägsstyrelsen i största möjliga utsträckning fördela de tillgängliga vagnarna så, att varje näringsgren blir tillgodosedd. Företrädesrätt lämnar styrelsen givetvis för transporter av livsmedel ävensom tidvis för andra varuslag, som av en eller annan anledning anses kräva snabbare befordran såsom kalk och andra gödningsämnen för jordbrukets behov, sockerbeter och träkol. Att de olika näringarna ej blivit sämre tillgodosedda under år 1915 än under närmast föregående år torde framgå av några siffror, belysande ökningen av de fraktade kvantiteterna av olika varuslag under de 3 första kvartalen 1915 från samma tid 1914. Jag erinrar i detta sammanhang, att i den gula bok, som torde ha utdelats i kammaren, finnas delaljerade upplysningar beträffande varje varuslag.

Ökningen utöver transportmängden för år 1914 uppgår sålunda, för att taga några exempel, beträffande pitprops, pålar och stolpar till 648 %, beträffande spånadsämnen, garn, vävnader m. m. till 292,3 %, beträffande aspvirke till 193,9 %, beträffande tackjärn till 89,8 %, beträffande kemikalier och dylikt till 53,7 %, beträffande stenkol och koks till 52,2 %, beträffande pappersved till 39,7 %, beträffande tändstickor till 29,1 %, beträffande gödningsämnen till 24,9 % och beträffande kalk för jordbrukets behov till 21,4 %.

De flesta näringarna hava sålunda fått högst avsevärt mycket mera gods transporterat å statens järnvägar under år 1915 än under föregående år.

Talet om nödvändigheten att på grund av vagnsbristen å statens järnvägar inskränka eller rent av nedlägga rörelsen vid vissa industrier saknar sålunda berättigande. I verkligheten torde huvudorsaken till näringarnas transportsvårigheter ligga på sjöfartens område. För att avhjälpa dessa svårigheter ha statens järnvägar trätt emellan och upptagit mycket betydande gods-kvantiteter, men man kan icke rättvisligen klandra statens järnvägar för att de ej varit beredda att omhändertaga all den trans-

Svar å interpellation.  
(Forts.)

port, som under normala förhållanden bör besörjas av fartygstrafiken.

Beträffande särskilt de av herr Magnusson vidrörda kalktransporterna må anföras, att för lastning av osläckt kalk under år 1915 utlämnats 22,464 vagnar mot 19,660 vagnar under år 1914 och 18,805 under år 1913. För transport av detta varuslag måste användas dels särskilda specialvagnar, dels särskilda för ändamålet med provisorisk täckning utrustade öppna vagnar. För att befrämja omsättningen av dessa vagnar har järnvägsstyrelsen utfärdat order om att vagnarna skola befordras i tågen med företrädesrätt framför alla övriga varuslag, med undantag dock för färska varor och levande djur. Därjämte har styrelsen utfärdat en del detaljföreskrifter för att särskilt påskynda ifrågasvarande transporter. I sistlidna december och januari månader rådde dock ganska avsevärd brist på kalkvagnar, beroende därpå, att de provisoriska kalkvagnarna då ännu ej voro apterade för kalktrafikändamål utan betjänade annan trafik. Med ledning av föregående års erfarenhet hade styrelsen nämligen på hösten 1915 låtit avrusta en del av de provisoriska kalkvagnarna för att ånyo aptera dem då vårtransporterna började. I denna åtgärd styrktes styrelsen av kalkproducenternas egna uppgifter, att kalktransporterna i december 1915 skulle bliva av ungefär samma omfattning som föregående år. Emellertid började omkring den 12 december en stark efterfrågan på kalkvagnar göra sig gällande. Att då omedelbart sammandraga och utrusta ovannämnda provisoriska kalkvagnar var ej möjligt, allra helst som verkstäderna voro fullt sysselsatta med aptering av de provisoriska träkolsvagnarna, vilka ovillkorligen måste vara utrustade omedelbart efter julkhelgen, då träkolstransporterna skulle igångsättas enligt förut med trafikanterna uppgjord transportplan.

För att belysa i vad mån kalkvagnar kunnat tillhandahållas under december månad 1913, 1914 och 1915, torde få meddelas, att under de särskilda åren utlämnades resp. 665, 827 och 807 kalkvagnar. I januari månad 1915 utlämnades 1,133 och i samma månad 1916, 1,193 kalkvagnar.

Förhållandena under februari månad hava än ytterligare förbättrats, sedan de nyutrustade vagnarna kommit i trafik.

Herr Magnusson anbefaller slutligen vissa åtgärder till de påstådda missförhållandenas avhjälpande, i första rummet genomförandet av ett fullt rationellt utnyttjande av materielen.

Under hänvisning till föregående redogörelse torde man våga påstå, att i detta hänseende gjorts och göres allt, vad som med stöd av erfarenhet och insikt i järnvägstrafiktjänsten och med tillhjälp av åtkomliga medel över huvud taget kan åstadkommas.

De övriga av herr Magnusson föreslagna åtgärderna: snabbara expediering, snabbare omlastning, eventuellt insättande av flera snabbgående godståg, upprättande av transportplaner för större varuslag o. s. v. äro åtgärder, som järnvägsstyrelsen natur-

ligtvis för länge sedan vidtagit i all den utsträckning, som varit styrelsen möjligt.

Att den rådande vagnsbristen skulle kunna med sådana åtgärder inom kortare tid avhjälpas är givetvis icke möjligt. Densamma kommer nog att fortgå så länge krigsförhållandena råda och så länge den abnorma förskjutningen pågår från sjötransport till järnvägstransport, varigenom efterfrågan på trafikmedel kommit att så väsentligt överstiga statens järnvägars förmåga.

Vad angår de enskilda järnvägarna, har jag icke kunnat skaffa mig en lika fullständig översikt över förhållandena som beträffande statens järnvägar. De enskilda järnvägarna sakna nämligen en centralt anordnad statistikföring.

En någorlunda god bild av det utförda trafikarbetet giva dock inkomstsiffrorna. En sammanställning av dessa visa, att trafikinkomsterna vid de normalspåriga privatbanor, som haft särskild känning av de utav världskriget framkallade förhållandena, vuxit med 28,9 % från 1914 till 1915, medan inkomsterna vid övriga normalspåriga banor stigit med 6,5 %. Motsvarande siffror för de smalspåriga järnvägarna uppgå till 16,8 resp. 10,8 %.

Den procentuella ökningen av trafikinkomsterna vid samtliga enskilda järnvägar från 1914 till 1915 utgjorde 22,1 %.

Jag har vidare inhämtat, att de enskilda järnvägarna under år 1915 och tills dato beställt 35 nya lokomotiv och 1,670 godsvagnar, och hava av dessa beställningar hittills levererats 8 lokomotiv och 1,340 godsvagnar.

Det vill av dessa omständigheter synas, som om även de enskilda järnvägarna gjort stora ansträngningar för att tillgodose det ökade trafikbehovet, och att dessa ansträngningar, som ju givetvis sporrats av de egna ekonomiska intressena, icke varit förgäves.

På grund av vad jag anfört vill jag besvara herr Magnussons spörsmål sålunda:

Förhållandena synas för närvarande icke medgiva vidtagande av några ytterligare särskilda åtgärder i det syfte, som med interpellationen avses; men jag skall alltjämt med uppmärksamhet följa de frågor, som av interpellanten berörts.

Härpå yttrade

Herr Magnusson i Skövde: Herr talman, mina herrar! Jag ber att till herr statsrådet få framföra mitt tack för det svar, som lämnats, ehuru jag måste bekänna, att icke blott undertecknad, utan jag tror även den av trafikens fortgång beroende allmänheten med en viss beklämning tagit del av svaret, därför att det icke — så vitt jag rätt kunnat fatta det — ställt i utsikt några större lättnader för trafiken. Jag ber dock få betona, att det huvudsakliga syftet med min interpellation ingalunda var att komma fram med klander, utan syftet var att om möjligt väcka till liv en större uppmärksamhet på det föreliggande spörsmålet och om möjligt ett intensivare arbete

Svar å interpellation.  
(Forts.)

för dess lösning. I motsats till vad här i herr statsrådets svar meddelats, tillåter jag mig säga, att jag icke kan dela den meningen, att här icke skulle förefinnas någon fara för vårt näringsliv, utan jag är av den bestämda uppfattningen, att de nuvarande trafiksvårigheterna innebära en så stor fara och inverka så menligt på vårt näringslivs bestånd och ostörda fortgång, att alla ansträngningar och allt arbete, som över huvud kan nedläggas på ernåendet av bättre trafikförhållanden, också måste nerläggas därpå, om icke svåra rubbningar skola uppstå. Och jag inskränker mig icke till att tänka på det trafikbehov, som hittills varit, och som vi med en viss envishet vilja kalla det normala, utan jag tänker på den expansion av vårt näringsliv, som vi måste hoppas på och som jag skulle vilja säga, att det är järnvägarnas skyldighet att tillgodose. Det duger icke — jag skulle här särskilt vilja rikta mig till kungl. järnvägsstyrelsen — att utgå från de förhållanden vi ha betraktat såsom normala före den nuvarande krisen, utan vi måste utgå från att söka skaffa möjlighet att möta förhållanden, som jag hoppas skola bli normala, nämligen att vi skola ge våra järnvägar allt mer och mer att frakta.

Vad beträffar de exempel, som jag anfört i min interpellation och som äro grundade på verkliga sakförhållanden, så äro de visserligen valda just med hänsyn att kunna visa, huru stora svårigheter äro, och kunna i viss mån sägas vara undantag, dock äro de ingalunda sådana undantag, att man kan säga, att de bekräfta en motsatt regel. Det är ju alldeles ofrånkomligt — och jag tror, att lite var, som haft med trafiken att göra, vet detta, att omloppstiden för vagnarna är vida längre än vi vant oss vid att betrakta som normalt, och det är givet, att detta medför större vagnåtgång och mindre effektiv rytta av vagnarna än som eljest vore fallet.

Jag skall be att få framdraga ett litet exempel på hur det kan gå till. Från Stenstorps station, av herr statsrådet omnämnd i hans svar, och på den därtill stötande smalspåriga järnvägen skulle föras tändsticksvirke till Tidaholm, men då denna smalspåriga järnväg icke kunde mottaga godset och det på Stenstorps bangård icke fanns utrymme därför, skickades det till Skövde, där vagnarna fingo stå i flera veckor till ingen som helst nytta. Nu säger man, att detta ej kunde undvikas. Men här föreligger just ett fall, då det hade kunnat undvikas genom den anordningen att skicka vagnarna till Var-tofta, varifrån de med bredspårig järnväg kunde ha förts till Tidaholm. Alltså: i stället för att dessa vagnar nu fingo stå i flera veckor till ingen nytta i Skövde, kunde de ha kommit direkt fram till destinationsorten och sedan i ny trafik.

Detta är ett exempel bland många, som gör, att man får den bestämda uppfattningen — och jag tillåter mig här understryka det — att icke allt gjorts, som kunnat göras, och att med ett noggrant iakttagande av förhållandena och utnyttjande av de resurser, som förefinnas, åtskilligt bör kunna ske utöver vad som skett.

Det är icke min mening att förringa värdet av det arbete som gjorts, det är icke heller min avsikt att komma med enbart klander, men mitt syfte är att genom att allvarligt bringa denna fråga på tal

om möjligt tvinga vederbörande till att taga ett än starkare grepp på det ifrågavarande problemet och därigenom vinna utsikt till en förbättring. Det går väl ändå icke an för våra näringsmäns män att slå sig till ro med den nedslående förklaringen, att några nämnvärda förbättringar under nuvarande förhållanden icke kunna låta sig göra, och jag tror icke heller, att det för vederbörande inom järnvägsstyrelsen är rätt att slå sig till ro med en sådan förklaring.

*Svar å interpellation.*  
(Forts.)

Jag vill sluta mitt anförande med att tillåta mig att till herr statsrådet rikta den maningen att allt måtte göras från hans sida för att — om jag får använda det uttrycket — uppmuntra vederbörande inom järnvägsstyrelsen till att söka om möjligt råda bot mot de svåra missförhållandena inom trafikväsendet. Jag tillåter mig även uttala den förhoppningen — jag hoppas det kommer fram till vederbörande — att järnvägsstyrelsen å sin sida måtte göra vad som ytterligare kan göras i detta avseende, och jag har ännu den uppfattningen, att åtskilligt kan och bör göras utöver vad som gjorts.

Herr Jeansson i Kalmar: Herr talman, mina herrar! Det är helt naturligt, att under nu rådande förhållanden stora krav ställas på våra järnvägar och särskilt på statens järnvägar, och att ganska effektiva åtgärder blivit vidtagna. Men frågan är, om dessa åtgärder varit tillräckligt effektiva och framför allt, om de varit rättvisa.

Här har under denna debatt berörts frågan om vagnfördelningen. Jag skall be att få omnämna en åtgärd, som blivit vidtagen för att lindra rådande olägenheter, en åtgärd, som nog kan ha varit effektiv, men högst olycklig och ödesdiger för ett stort område av Sveriges land, den åtgärden nämligen att inskränka på vagnfördelningen till de enskilda järnvägarna. Man tyckes inom statsbanornas ledning hava resonerat som så: Då vi icke ha tillräckligt med vagnar för att tillgodose det område, som beröres av statsbanenätet, så få de övriga banorna stå tillbaka. Men en sådan åtgärd är alldeles oriktig och orättvis, ty de enskilda järnvägarna kunna icke nu, då de icke i tid blivit förberedda, fylla de krav på trafik, som ställas på dem, och avstå så många vagnar av sin egen trafik, som det skulle krävas, för att skicka ut dem på långa sträckor å statsjärnvägarna.

Jag kan med exempel från min egen ort, vilken icke har förmånen av statsbanenät, visa, hur man där tillbakasett dess krav på vagnar. Under en tid av 6 veckor, från medio december till slutet av januari, rekvirerades enligt vad som meddelats mig från Kalmar järnvägsstation för ett par så viktiga varor som mjöl och margarin — alltså livsmedel, vilka, såsom herr statsrådet nyss nämnde, skola hava företräde framför andra varor — inklusive omrekvisitioner tillsammans omkring 1,000 vagnar, och det lämnades 7 vagnar. På de upprepade framställningar som gjordes till statsjärnvägarnas ledning svarades: »Vi hava icke, vi kunna icke.» Det är ju alldeles givet, att man icke kan finna sig i sådana förhållanden.

Vidare har jag från trafikledningen vid Kalmar järnväg fått

Svar å interpellation.  
(Forts.)

erfara ett annat exempel, som visar, hur man anser sig kunna försumma de enskilda järnvägarna. Trafikchefen för Kalmar järnvägar skriver:

»Under första veckan i år var stor kreatursmarknad i Vetlanda, då handlande anmält sig för transporter som fordrade 40 å 50 statens järnvägsvagnar enligt vagnsamtrafiksoverenskommelsen. Dessa rekvirerades från statens järnvägar 8 dagar i förväg. Vi fingo ingen! Detta oaktat jag i telefon dagen förut från vagnbyrån erhållit löfte om åtminstone 15 stycken. Vi lyckades »skrapa ihop» 12 stycken egna vagnar. Sedan boskapen för övriga beställda vagnar väntat några dagar, drevos djuren landsvägen till Sävsjö, Nässjö och andra stationer å statens järnvägar under förhoppning att där få vagnar. Samtidigt med att Vetlandaboskapen behandlades på detta sätt, beordrades av Kungl. järnvägsstyrelsens vagnbyrå från Nässjö station och närliggande minst 15 vagnar till Arlov för lastning av socker. Härvid är att märka, dels att vagnar skola tillhandahållas för levande djur framför allt annat med undantag för lik, dels att 9:e sektionen, dit Nässjö och sålunda även Kalmar järnväg höra, är en av de mest vagnfattiga sektioner, då däremot Malmösektionen alltid blir väl tillgodosedd med ankommande lastade vagnar och sålunda får gott om tomvagnar. Vid Vetlanda-marknaderna erfordras och rekvireras i regel ett 40-tal täckta vagnar från statens järnvägar för transporter till statens järnvägars stationer. Vi hava aldrig erhållit mer än 3 å 4 stycken täckta samt några *kolvagnar*, de senare för transporter till närmare belägna statens järnvägars stationer.»

En sådan rigorös åtgärd som att försumma de enskilda järnvägarna för att bättre kunna tillgodose statens järnvägar är något, som jag är övertygad om, att denna kammare icke skall godkänna, utan att vi här skola kunna säga ifrån, att man icke kan nöja sig därmed. Ty de områden, som icke fått åtnjuta förmånen av statsbanenät, ha ändå blivit lidande och fått reda sig själva och hjälpa sig själva under många år. Ja, åtskilliga av dessa orter och bland dem min ort ha ju med största svårigheter kunnat få en förbindelse till statsbanorna och under årtionden varit utan utdelning på sina järnvägar. Skulle de nu också under all tid framåt vara eftersatta gent emot andra områden inom Sveriges rike, områden som fått förmånen av statsbanenät, då får man säga, att detta icke kan vara rättvist.

Herr statsrådet nämnde i sitt svar till interpellanten, att herr statsrådet kunde genom statistiken påvisa, att varje näringsgrens berättigade intressen blivit tillgodosedda, och detta gällde först och främst i fråga om livsmedlen. Herr statsrådet uppläste därvid den tabell, som finnes intagen på sid. 38 i den bok, vi erhöilo i går. Han nämnde att t. ex. gruvstöttor trafikerats  $\div$  648 % 1914 till 1915, men det hade varit önskvärt, om herr statsrådet också omnämnt en rubrik, som där finnes, nämligen spannmål och mjöl. Denna rubrik har, ehuru det var livsmedel, som först skulle tillgodoses, samtidigt kommit på minus 0,8 %. Det är väl icke att tillgodose näringsidkarnas berättigade intressen, och det kan icke heller vara att från statens järnvägars sida uppfylla den föreskrift i gällande reglemente, att livs-

medel skola gå före, då, såsom jag påvisat, det varit utomordentliga svårigheter att få vagnar för livsmedelstransporter.

Nu kan man förmena, att jag i detta avseende talar i egen sak, men det gör jag ej, ty det mjöl som min kvarn säljer och expedierar, är till största delen förmalat av från statens livsmedelskommission erhållen spannmål, och kvarnen har skyldighet att tillhandahålla allmänheten mjöl härav. Att vid rekvisitioner från Norrland, man får vänta ända till två månader på det rekvirerade, måste givetvis förorsaka missnöje.

Då frågas det, vad man skall göra för att få en annan och bättre ordning än den hittills gällande. Ja, det är naturligtvis utomordentliga svårigheter för handen, men en omläggning av hela vagnfördelningssystemet är absolut nödvändig, för att trafiken inom olika landsändar skall bli lika behandlad. De utomordentliga förhållandena, som råda, kräva utomordentliga åtgärder, och det är ju möjligt, att de män, som ha fördelningen av vagnar om hand, väl vid den tid, då de tillsattes, varit lämpliga för sin uppgift, men att de ej kunna fylla måttet under nuvarande svåra tider. Det är klart, att inom alla branscher på industriens område ställas under dessa tider utomordentliga krav, och där gör man så, att, om man ser, att icke det folk, som varit vant att sköta arbetet, kan göra detta under dessa tider, så sätter man dit andra män att göra det. Huvudsaken är, att allt göres, som kan göras, och jag har nu här med några ord velat frambära i kammaren särskilt detta, att man tillbakasatt de enskilda järnvägarnas intressen, och jag hoppas, att denna min klagan icke skall bli ohörd, utan att herr statsrådet skall erinra vederbörande om, att Sveriges rike icke slutar med det område, där statsbanenät finnes, utan att det finnes områden utanför detta, som ha lika berättigade krav att erhålla statens vagnar, där sådant ingår i gällande överenskommelse.

Herr Winberg: Herr talman, mina herrar! Det är ganska naturligt, att det framkommer en del anmärkningar rörande det sätt, på vilket vårt lands järnvägar på senare tider förmått tillgodose den trafikerande allmänhetens krav, och även att man försöker framkomma med förslag om, hur svårigheterna skola kunna avhjälpas. Härvidlag bör det emellertid enligt mitt förmenande vara av synnerligen stor betydelse, att man skiljer mellan de, jag skulle vilja säga, fullt legitima faktorer, som man har att räkna med, och över vilka det knappast varit möjligt för någon att råda, samt sådana av mindre legitim art. En sådan legitim faktor är den ofantliga stegring i trafiken, som förekommit under sista tiden, och som, enligt vad här förut upplysts, i vissa avseenden uppgår till 50 à 60 procent av den förutvarande. Vidare måste man räkna med rena natursvårigheter, som varit rådande under senare delen av föregående år. Det skall icke falla mig in att förneka, att dessa faktorer äro av sådan betydelse, att det vore oklokt att neka till, att det över huvud taget behövt uppstå svårigheter. Däri skall jag instämma

Svar å interpellation.  
(Forts.)

Svar å interpellation.  
(Forts.)

med civilministern, att järnvägarnas trafikkapacitet har en gräns, och att, när gränsen är uppnådd, det är svårt att åstadkomma något vidare. Men lika riktigt, som jag anser det vara att klargöra detta, lika oriktigt och ensidigt vore det att säga, att de svårigheter, som uppstått under senare tider, enbart hänföra sig till fullt legitima faktorer.

Herr statsrådet ansåg, för att nu taga ett exempel, att det icke vore möjligt att åstadkomma någon ändring beträffande rådande svårigheter genom anställande av större antal personal. Han gjorde gällande, som man också gjort gällande från annat ledande håll, att det enda man hade att göra vore att förskaffa sig så mycket rullande materiel som möjligt och att utbygga våra bangårdar i största möjliga utsträckning samt att utvidga våra dubbelspåranläggningar. Jag skall ej förneka, att det är nödvändigt taga tillbörlig hänsyn till dessa utvägar, i den mån det är klokt och överensstämmande med god nationalekonomi. Men lika oriktigt, som det skulle vara för våra statsjärnvägar t. ex. att redan på förhand inrätta sig för den exceptionellt stegrade trafik, vi nu haft under ett års tid, lika oriktigt anser jag det vara att nu ställa sig på den ståndpunkten, att dessa utvägar vore de enda, som nu finnas för att avhjälpa svårigheterna; framför allt därför, att man på den vägen ej kan åstadkomma en ändring förrän, såsom herr civilministern anmärkte, åratal framåt i tiden. Om man alltså vore enbart hänvisad till dessa medel, så vore detta detsamma som att nu konstatera, att här kan ingenting göras, förrän så pass långt fram i tiden, att dessa förändringar kunna åstadkommas.

Det är en annan sak, som enligt mitt förmenande kan åstadkomma icke så litet, och som kan ske nära nog omedelbart. Och jag anser huvudvikten bör läggas därpå, att de möjligheter, som vi ha att inom den allra närmaste tiden göra något av, också begagnas, ty det är de enda utvägar, som för ögonblicket stå till buds. Jag tänker då närmast på möjligheten att anskaffa tillräcklig personal inom statens järnvägars olika avdelningar. Jag är nu i den lyckliga omständigheten att här kunna hålla mig till de av järnvägsstyrelsen själv utgivna »Järnvägsstatistiska meddelanden». Om vi se på sid. 48 däri, finna vi där en uppställning, som anger antalet vid statens järnvägar anställd personal under tiden augusti 1914—december 1915. Därav finna vi, att antalet anställd personal vid statens järnvägar under hela året 1914 i medeltal uppgick till 28,687. Samma medeltal för hela året 1915 uppgår till 28,738. Alltså var den vid statens järnvägar anställda personalen endast 51 man större i medeltal under år 1915 än under år 1914. Om vi sedan se speciellt på den personal, som anställts för drift och underhåll, så uppgår medeltalet under år 1914 till 26,581 mot 26,902 under år 1915, vadan denna personal uppgår till endast 321 man mera under år 1915 än under år 1914, och detta oaktat, såsom här är angivet av herr civilmi-



nistern, trafiken i vissa avseenden under ifrågavarande tidsperiod ökats med ända upp till 30 à 40 procent.

Vid ett sådant förhållande måste jag ovillkorligen fråga mig: står denna personalökning i någon rimlig proportion till stegringen i trafikintensiteten, och kan man med dessa siffror för ögonen bestämt säga: här finnes intet att göra, och det går icke att avhjälpa missförhållandena genom att anställa mer personal. Det är visserligen sant, att om man använder de siffror som herr civilministern anförde, så bekräftas, att i december månad 1915 voro anställda omkring 1,900 fler personer vid statsbanorna än i augusti 1914, men jag anser dock, att det är lika riktigt att se på medeltalssiffrorna för *de olika åren*, som giva en fullt överskådlig bild av huru förhållandena äro. Det är därför enligt min mening oriktigt att utgå ifrån, att det icke finnes annat att göra än att se till, att man får så mycket rullande material, så mycket dubbelspår och så utvidgade bangårdsanordningar som möjligt. Det är *en sak* som skall beaktas, och även jag håller före, att riksdagen icke skall vara för njugg, när det gäller att utrusta ett verk av sådan betydelse, som statens järnvägar, med tillräcklig materiel och andra anordningar i så stor utsträckning, som kan vara förenligt med landets ekonomiska tillgångar. Men jag kan däremot icke anse det riktigt, att utgå därifrån, att ingenting annat kan göras, då enligt min uppfattning det skulle genom bättre tillgodoseende av personalstocken och ett praktiskt utnyttjande av förefintliga möjligheter i övrigt kunna göras åtskilligt. I anslutning till denna min uppfattning ber jag också att få säga några ord om de konsekvenser för personalens vidkommande, som det enligt min mening alltför sparsamt tillmätta personalantalet vid statens järnvägar haft med sig under den gångna tiden. Det har bland annat medfört, att personalens arbetskraft måst utnyttjas i en utsträckning, som knappast kan anses stå i överensstämmelse med rättvisa och billighet och ej heller med vad som är klok, nationell hushållning med landets arbetskraft. Såsom bevis därpå vill jag anföra, att det under den värsta högkonjunktursperioden förekommit, att personalen i vissa fall måst vistas på arbetsplatsen ända till 48 timmar i sträck, utan att därunder fått tillfälle att besöka sina hem, varför man har måst bära maten till dem. Det har också förekommit, att personalen varit så knapp, att det varit omöjligt för densamma att utfå sina permissionsdagar, därför att personalstyrkan icke medgivit detta. Jag skall inskränka mig till att anföra ett enda exempel: A en av våra större stationer med omkring 600 tjänstemän av lägre grad, måste icke mindre än 315 — alltså över 50 %, under 1915 avstå i medeltal 3 dagar per man av sina 15 dagar, och många sådana fall skulle kunna angivas.

En annan konsekvens av detta förhållande, som jag icke kan underlåta något påpeka, är, att den knappa personaltillgången och de svåra arbetsförhållandena inverkat i hög grad på olycks-

Svar å interpellation.  
(Forts.)

Svar å interpellation.  
(Forts.)

fallsfrekvensen. Av ovannämnda järnvägsstatistiska meddelande framgår, att under 1915 dödats i tjänsten icke mindre än 35 järnvägsmän, under det att medelsiffran för åren 1906—1910 var 20. Under 1915 hava förolyckats eller skadats, utan att skadan medfört döden, icke mindre än 210 järnvägsmän, under det att medelsiffran för förut angivna tidsperiod uppgår till endast 99. Jag behöver knappast påpeka, att av dessa 210 skadade ha 90 skadats vid vagnsväxling och tågrangering, vilket delvis är en följd av de svåra förhållanden, under vilka personalen arbetat. Jag skulle också slutligen vilja säga några ord i en fråga rörande statens järnvägars förvaltning, som visserligen icke kan sägas direkt höra samman med det föreliggande spörsmålet, men som jag likväl anser vara av sådan betydelse för statsbanetrafikens rationella skötsel, att några ord därom äro fullt på sin plats här. Det är ju så, att när det gäller någon anmärkning mot ett statens verk, anmärkningen i regel riktas mot detta verks styrelse. Nu är emellertid förhållandet så vid statens järnvägar, att det icke är styrelsen själv, som närmast har att avgöra frågan om anskaffande av tillräcklig personal på de olika distrikten och en hel del andra härmed jämförliga ärenden, utan avgörandet härav ligger hos vederbörande distriktsbefäl, och ehuru styrelsen officiellt är ansvarig, så är det dock ibland oriktigt att direkt adressera eventuellt klander till densamma, då riksdagen själv har fastställt den organisationsform, under vilken detta verk arbetar. Det närmaste klandret måste ovillkorligen gälla vederbörande distriktsbefäl, som icke i tillräckligt god tid förstått anskaffa behöfvig personal och göra det i så god tid, att den haft tillfälle till utbildning; saknaden av sådan medför naturligtvis stora olägenheter. Jag skall icke närmare ingå på de olägenheter detta medför för personalen själv utan endast erinra om de svårigheter som detta medfört för upprätthållande av trafiken i dess helhet, något som också givetvis drabbar vederbörande trafikanter.

Det är därför som jag i detta sammanhang vill erinra om en sak, som varit föremål för behandling här vid olika tillfällen och även framförts i form av motion i denna kammare. Statens järnvägars överrevisorer ha också gång efter annan i sina berättelser till Kungl. Maj:t påpekat nödvändigheten av, att vidtaga en omläggning av den organisationsform, som f. n. tillämpas vid statens järnvägar och ehuru det kan anses, att detta kanske icke borde dragas in i debatten i detta sammanhang, kan jag icke annat än såsom min bestämda mening framhålla, att ett fullkomligt rationellt utnyttjande av möjligheterna för statens järnvägar att betjäna den trafikerande allmänheten icke lär kunna åstadkommas förrän den frågan blir behörigen beaktad. Ty det har enligt min mening visat sig, att den nu rådande decentralisation, där avgörandet av viktiga frågor, som vid hastigt påseende kanske icke synas så viktiga, men som för en verkligt rationell drift äro av synnerligen stor betydelse, lägges

på distriktstjänstemännen, icke åstadkommer den enhetlighet och planmässighet i verkets ledning, som är nödvändigt för uppnående av det bästa resultatet. Detta har varit min mening länge, och jag har, efter vad som inträffat under senare tiden, blivit än ytterligare styrkt härutinnan, och jag beklagar endast, att Kungl. Maj:t icke förut har beaktat och tagit upp denna fråga till behandling, vilket den skulle ha förtjänat.

Svar å interpellation.  
(Forts.)

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet von Sydow: Herr talman, mina herrar! Den förda debatten ger mig anledning till några få erinringar. Jag skall börja med vad den siste ärade talaren anförde. Emellertid är det icke min avsikt att närmare ingå på frågan om organisationen av hela järnvägsförvaltningen. Det är en oerhört komplicerad fråga, som icke lämpar sig för ett kort anförande i en interpellationsdebatt. Jag vill emellertid meddela, att frågan om järnvägsstyrelsens och hela järnvägsförvaltningens organisation är föremål för studium och uppmärksamhet både inom järnvägsstyrelsen och regeringen, och det är att hoppas, att man så småningom skall komma fram till ett förslag, som tilläventyrs bättre än det nuvarande systemet tillgodoser förhållandena inom statens järnvägar. Att botemedlet skulle ligga i uppflyttning i större omfattning av de lokala myndigheternas beslutanderätt till den centrala ledningen, tror jag emellertid för min del icke mycket på. Statsbanenätet är härför alltför omfattande, och ledningen skulle säkerligen komma att förlora sig i detaljer, vilket vore det olyckligaste av allt.

Herr Winberg berörde vidare frågan om personalanställningen. Jag tillåter mig emellertid påpeka, att enligt förut omnämnda tabell i december 1915 vore för drift och underhåll anställda 2,401 flera personer än i augusti 1914. Det är för övrigt icke så lätt att i en handvändning skapa ny personal vid statens järnvägar, där man ju måste ställa alldes särskilda krav på kvalifikationerna. Emellertid är det givet, att i den mån den rullande materielen växer, måste också ny personal anskaffas, och jag vet, att järnvägsstyrelsen ägnar personalfrågan all uppmärksamhet.

Jag övergår så till herr Jeanssons i Kalmar erinringar. Jag skall vara den siste att påstå, att Kalmar ligger utom rayonen för svenska statens järnvägars och rikets intressesfär. Jag gör det så mycket mindre som min ringhet har äran att vara född i denna stad. Jag har emellertid litet reda på de särskilda förhållanden, som herr Jeansson berört. Det hade ifrån Kalmar, närmast ifrån Kalmar kvarnaktiebolag, som representeras av herr Jeansson, gjorts framställning till järnvägsstyrelsen om tillhandahållande av ett betydande antal vagnar, närmast för besörjande av spannmåls- och mjöltransporter till Norrland. Det förklarades vara stort behov härav. Järnvägsstyrelsen anordnade då sammanträde med statens livsmedelskommission och representanter för kvarnbolaget. Vid detta sammanträde konstaterades, att för tillfället förelåg åtminstone icke något särskilt stort behov av mjöl i Norrland. Det överenskomts.

Svar å interpellation.

(Forts.)

att de lokala livsmedelskommissionerna skulle till statens livsmedelskommission göra anmälan om vagnbehov för mjöltransporter, för att sedan järnvägsstyrelsen i sin ordning skulle få reda härpå och söka tillgodose behovet. Som nämnt har järnvägsstyrelsen givetvis ifråga om transporter satt livsmedel i främsta rummet. Oaktat dessa upplysningar sökte järnvägsstyrelsen i allt fall i viss utsträckning tillgodose de krav, som uppställts från de enskilda järnvägarna för att besörja dessa transporter av mjöl och margarin. Det är naturligt, att, om järnvägsstyrelsen kan tillgodose också det enskilda vinstintresset, den bör göra det.

Sedan anförde herr Jansson ett mycket drastiskt exempel. Det hade rekviderats 1,000 vagnar och utlämnats endast 7. Nu är det icke säkert att siffran 1,000 betyder det verkliga behovet, ty för att få så stor procent som möjligt kan man ju öka behovssiffran obegränsat. Emellertid vill jag nämna, att sedan en tid lämnas till denna järnväg, om jag icke misstar mig, omkring 10 vagnar per dag från statens järnvägar.

Vad interpellanten beträffar, har han tydligen icke i någon mån blivit övertygad av de faktiska omständigheter och de siffror, som jag framlagt för att bevisa riktigheten av den ståndpunkt jag här intagit. Det är dock klarlagt, att statens järnvägar under år 1915 ha utfört en transport, som är 50 procent större än under år 1913. Då kan man rimligen icke säga att icke statens järnvägar gjort vad i deras förmåga stått. Interpellanten har såsom exempel på transportmissförhållanden åberopat ett par enstaka fall. Det är givetvis beklagligt, att sådant förekommit, men det är att märka, att de åberopade fallen till en del kommit att sammanfalla med den stora trafikanhopningen vid jultiden. Jag skulle dessutom vilja säga, att det givetvis är omöjligt för en enskild, som icke är närmare inne i förhållandena, att bilda sig ett omdöme om det sätt, på vilket transportpolitiken skötes från järnvägsstyrelsens sida. Den enskilde iakttagaren får ju egentligen endast se de lokala förhållandena. Där har det kanske förekommit fel, och så dömer han över det hela. Om man skall bedöma, hur ledningen skött sig, hur det hela planlagts och av styrelsen dirigerats, måste man taga hänsyn till totalresultatet, se till den sammanlagda transportmängden i dess helhet, vilken, det måste jag säga, är förvånande stor.

Interpellanten har vidhållit sitt yttrande, att här föreligger en fara för industrien och näringslivet. Herrarna måste ge mig rätt i att detta är en oerhörd överdrift. Vad man möjligen kan säga är att vissa av näringslivets grenar icke i den utsträckning en och annan enskild önskat kunnat tillgodogöra sig de nya obegränsade vinstmöjligheterna. Men att det skulle föreligga någon fara för industrien eller näringslivet däri att järnvägsstyrelsen icke kan tillgodose *alla* behov, det är orimligt.

Nu säger den ärade interpellanten, att han talat med tanke på den framtida utvecklingen och expansionen. Det vill jag försäkra den ärade interpellanten, att den synpunkten har icke ett ögonblick lämnats ur sikte. De för våra förhållanden kolossala summor, som

nu begäras av riksdagen för utveckling av trafiken vid statens järnvägar torde mer än något annat visa att den synpunkten är beaktad.

Svar å interpellation.  
(Forts.)

Herr Magnusson påstår, att här *måste* kunna göras något mera för att bättre tillgodose vagnscirkulationen. Jag vill då upplysa om, att vi därvidlag nu äro uppe i siffror, som icke synas vara överträffade av något annat land, trots våra mindre tillfredsställande förhållanden i avseende å dubbelspår, omlastningsanordningar och mötesplatser. Det är mycket lätt sagda ord, detta, att något *måste* kunna göras. Men under debatten har icke kunnat antydvas något medel, varigenom något mera skulle kunna åstadkommas. Det enda som framkommit är herr Winbergs förslag att öka personalen. Det skall ytterligare undersökas, i vad mån detta låter sig göra och huruvida man kan komma längre på den vägen än man hittills kommit.

Herr Magnusson i Skövde: Herr talman! Jag inskränkte mig i mitt anförande till en allmän framställning och trodde icke, att det var nödvändigt att vidare exemplifiera de svårigheter, som i interpellationen med ett par exempel ha vidrörts, svårigheter, som, jag vågar ännu en gång påpeka detta, hela den trafikrande allmänheten i så ovanligt rikt mått har fått göra bekantskap med. Det är inte några lösryckta lokala förhållanden och fall, som jag har hänfört mig till, även om jag i interpellationen måst inskränka mig därtill. Ty vore det blott några enstaka fall, några olyckliga tillfälligheter, då skulle inte precis samma erfarenheter och precis likartade exempel, som jag anført, kunna framdragas — det vågar jag säga — från *alla delar* av vårt land.

Lika oriktigt är det, när det säges, att jag i ingen mån har kunnat giva någon anvisning, huru förbättring skulle kunna vinnas. Det är alldeles givet, att jag icke gör anspråk på att sitta inne med någon större insikt i trafiktekniskt hänseende, men jag har förutsatt, att dessa insikter förefunnes hos vederbörande trafikledare, och jag har velat ge dem en uppmaning, att de fullt ut skola göra dessa insikter gällande. Jag har dock i interpellationen påpekat några omständigheter, som skulle kunna öka trafikmöjligheterna. Jag har påpekat, hurusom vagnar i stor utsträckning stå obegagnade, och jag behöver blott hänvisa till det förhållandet att ett betydligt antal vagnar ofta nog får stå stilla vid de större samlingsstationerna. Jag kan i förbigående påpeka, att därvidlag har man tydligen tillämpat den regeln, att den som kommit sist i säcken kommer först ur. Den vagn som kommit längst in på bangården kan få stå en överdrivet lång tid. Nu påpekar järnvägsstyrelsen i det till kammarens ledamöter nyligen utdelade häftet, att åtgärder ha vidtagits för att man skall vinna rättelse härutinnan. Men dessa åtgärder skulle kunnat vidtagas långt förr än som nu blev fallet. Jag har i interpellationen påpekat, att det skulle kunna gå för sig att genom särskilda trafikplaner för större varuslag åstadkomma en lättnad.

Svar å interpellation.  
(Forts.)

Jag är förhindrad att härvidlag nämna namn, men jag vill omtala, att en person, som jag tror sitter inne med stora möjligheter att bedöma denna fråga, jag menar frågan om ett förslag för kalktransporters ordnande enligt en särskild uppgjord trafikplan, uttalade den uppfattningen, att denna anordning var mycket väl utförbar, om kalkbruken endast kunde svara för att de kunde ställa tillräckligt med lastgods till förfogande. Och dessa förklarade sig kunna ställa hela tågsätt till förfogande vid Falköping, för transport till Nässjö och Hallsberg m. fl. större stationer och vidare fördelning därifrån. Det skulle gå bra enligt denne trafiktekniskt kunnige persons tanke, men då saken kom till högsta vederbörande, gavs det utlåtandet, att hela saken var utförbar. Något skäl varför den var utförbar fick vederbörande näringsidkare icke reda på.

Jag skulle synnerligen beklaga, om hela resultatet av den här debatten och hela resultatet av mina allvarligt menade frågor skulle bli fullständigt negativt, om icke några åtgärder till förbättring skulle bli följden av detta.

Jag hade icke tänkt vidröra en annan sak, men ser mig nu föranlåten så göra, då det föreligger en allmän känsla av en åtstramning hos järnvägsbefälet gentemot allmänheten, som denna får lida under. Jag skall anföra exempel på hur det går till. Ett antal vagnar beställes för lastning och beställningen sker från en plats, som är belägen ett gott stycke från stationen. Man får löfte på att få vagnarna. Jag talar här om fakta. Man kommer dit med flera par hästar med lass. Man har kanske kört en mil till stationen, och när man kommer till stationen, finns det inga vagnar, som man blivit lovad. Följden blir, om man inte vill vända om igen, att man får lasta av och hyra in sig med godset, varför man får bära extra kostnader. Nu kan ju sådant inträffa på grund av olika omständigheter. Men jag förmenar att under sådana förhållanden borde vederbörande järnvägsbefäl, då det finnes telefon till lastaren, kunna göra sig det besväret att ringa upp på morgonen och säga, att man inte får komma med godset, eftersom stationen inte fått några vagnar.

Precis samma är förhållandet, då man skall hämta varor. Man får besked om att vagnen är kommen och man får lösa ut den. Men när man väl kommer ned på bangården, då inträffar det, att man icke kan lasta ur vagnen. Vagnen kommer inte fram till kajen den dagen. Det meddelas, att den kanske kommer i morgon, men det är inte säkert, men den kommer säkert i övermorgon. Då riskerar man icke gärna att fara förgäves en gång till utan väntar till övermorgon. Följden blir den, att vederbörande presenterar en räkning för försuten vagntid, för att man icke lossat vagnen den tid man skulle. Detta är förhållanden som skulle kunna förbättras. Och det skulle alldeles säkert i sin mån bidra till en bättre ordning, att man skickade fram vagnarna till lossning i rätt tid.

Vad sedan beträffar omlastningsförhållandena, så är det all-

deles obestriddigt, att härvidlag mycket kunnat göras. De missförhållanden jag påpekade i min interpellation, beröra en viss station; det kan vara onödigt att nämna stationens namn. Där gick omlastningen ovanligt långsamt. Man verkställde en undersökning och orsaken visade sig vara, att man endast kunde lasta under de få dagtimmar, då det var ljusast. Och fastän det fanns elektrisk ledning till omlastningsspåret, hade man inte orkat sätta upp en elektrisk lampa, så att omlastningen kunde ske även, sedan det blivit mörkt. Och vi veta, att det kan bli högst sju effektiva omlastningstimmar under den mörkaste tiden.

Dessa och många andra liknande förhållanden äro förtiga, bestyrka den åsikten, att nog finnas obegagnade möjligheter, som skulle i sin mån underlätta trafiken.

Herr Lübeck: Herr talman! Jag har inte kunnat annat än komma till den uppfattningen, att den ärade interpellanten i hög grad överdrivit de olägenheter av trafikstockningar, vilka han varit i tillfälle att iakttaga på några punkter. Det är allem bekant, att svårigheter ha uppstått. Såsom särskild behållning av denna debatt tror jag dock man kan anteckna att från olika håll, även från de håll, där man haft särskild anledning att med uppmärksamhet följa åtgörandena, vitsordats att järnvägsstyrelsen gjort vad i dess förmåga stått med de medel, som kunnat ställas till dess förfogande. Vi veta att riksdagen varje år anslår betydande medel till utveckling av bangårdar, byggande av dubbelspår och anskaffande av rullande materiel, så att i detta avseende göres vad göras kan. Vagnparken har man alldeles särskilt sökt utvidga, men vi få inte förbise det förhållandet att våra verkstäder för närvarande äro så överhopade med arbete att ett ytterligare forcerande av tillverkningen av järnvägsvagnar näppeligen kan anses möjligt.

Det har vidare påpekats det förhållandet, att man skulle kunna öka personalen. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet har redan berört, huru svårt det är att i ett slag öka personalen för så krävande befattningar som vid statens järnvägar. Och jag vill i anledning av vad herr Winberg uttalade särskilt framhålla, att om man försöker forcera anskaffningen av personal vid statens järnvägar, torde därmed kunna följa en abnormt hög stegring av antalet olycksfall, en stegring, som herr Winberg med rätta påpekade såsom högst betydlig under det sista årets forcerade trafikarbete.

En detalj slutligen, som den ärade interpellanten i sitt sista anförande berörde, vill jag säga några ord om. Han hade observerat, att vagnar i stor myckenhet stått stilla på järnvägsstationerna. Det är givetvis ett förhållande, som låter sig lätt iakttagas på enstaka stationer. Men jag tror inte man därav får utan vidare draga sådana slutsatser, som han gjorde, ty det är möjligt, att vagnarna måste uppehållas på grund av att stock-

Svar å interpellation. ning inträffat på angränsande, för transportarbetet bestämmande stationer.  
(Forts.)

Herr Ekman: Herr talman! Det är en känd sak, att knappast något av de affärsdrivande verken omfattas med sådant livligt intresse av riksdagen som statens järnvägar. Många gånger ha vi haft långa debatter om förhållanden, som beröra statens järnvägar, ofta har det riktats allvarlig kritik emot det sätt, varpå järnvägsstyrelsen har motsvarat de krav, som man här ansett sig ha rätt att ställa på den. Mången gång har jag deltagit i denna kritik, då jag haft den uppfattningen, att kritiken varit berättigad.

Men jag må säga, att under de abnorma förhållanden, under vilka vi nu leva, under de synnerligen exceptionella förhållanden, under vilka järnvägsstyrelsen nu har att söka efter måttet av förefintliga möjligheter tillgodose allmänhetens behov, och när man ser på det resultat, vartill dessa försök under dessa abnorma förhållanden ha lett, då kan jag inte finna annat, än att kritiken under sådana förhållanden är obefogad.

Vi ha redan från statsrådsbanken fått höra eu hel del siffror, ägnade att till fullo belysa de egendomliga förhållanden och den kolossala ökning i trafiken, som under loppet av ett par år har uppstått. Det är sant, att då dessa förhållanden nu uppstått, så har man vid försöken att tillgodose trafikens behov vid ett och annat tillfälle kanske särskilt i början icke lyckats. Det är ju orimligt att begära, att då man inrättat sig för normala förhållanden, man genast skall kunna vara utrustad för att motsvara de abnorma. Men å andra sidan har jag den uppfattningen, att de första försöken, som, jag erkänner det, i någon mån misslyckats, de ha sedermera lett fram till förhållanden, som måste anses vara någorlunda tillfredsställande, och jag vill i detta sammanhang tillåta mig stryka under, att det hade varit och vore ytterligt olyckligt, om vi skulle tillgodose statens järnvägars behov av personal, av rullande materiel och byggnader etc. efter de nu rådande abnorma förhållandena. Vi måste söka utnyttja de resurser, som finnas, och måste försöka förskaffa oss så pass mycket, att vi något så när tillfredsställande kunna tillgodose behovet under dessa abnorma tider. Men vi måste inrikta de framtida planerna för anskaffning på normala förhållanden, icke på abnorma.

Här har från interpellantens sida pekats på åtskilliga utvägar, varigenom han anser, att man skulle kunna bättre tillgodose trafikanternas behov, än som hittills varit fallet. Jag har icke kunnat finna annat, än att från statsrådsbanken tydligt har ådagalagts, att samtliga dessa utvägar redan, i den mån det befunnits vara lämpligt, utnyttjats, och någon ny utväg har jag icke funnit, att interpellanten därutöver kunnat anvisa.

Här har talats om järnvägsstyrelsens sätt att tillgodose de enskilda banorna. Det är givet, att i samma mån som de enskilda järnvägarna kunna tillhandahålla ett tillräckligt antal vagnar vid föreningsstationerna med statsbanorna, kunna dessa enskilda järnvägar



bidraga till att avbörda statsbanorna en del av deras trafik, eller med andra ord: de kunna bidraga till att statens järnvägars vagnar vid dessa stationer bli bundna så kort tid som möjligt. Men vi få icke glömma, att det finnes enskilda järnvägar, som icke hava tillräckligt stor vagnpark, vilket många gånger kan föranleda, att statens järnvägsvagnar bli bundna vid dessa föreningsstationer, i avvaktan på att de enskilda järnvägarna skola avbörda statsbanorna den trafik, som skall gå över dessa enskilda banor. Man får icke heller från järnvägsstyrelsens sida se för mycket på de enskilda järnvägarna och bortse från de trafikanters behov, som hava sin trafik gående utslutande över statens järnvägar. Om man gör detta i alltför stor utsträckning, då riskerar man, att trafikanterna utsätta sig för obehaget av en något längre väglängd och låta sitt gods gå över den enskilda järnvägen för att därigenom få det snabbare befordrat än på statsbanan.

Här har talats om behovet av anställande av ytterligare personal, och i detta sammanhang har det också talats om brister i den nu gällande organisationen samt därvid alldeles särskilt pekats på distriktsförvaltningarna. Om ytterligare personal i ett eller annat fall varit erforderligt att anställa, är detta givetvis en åtgärd, som borde åligga distriktsförvaltningarna. Jag har också den uppfattningen, att där brister för närvarande visat sig, hava de i huvudsak vidlådit distriktsförvaltningarna och icke järnvägsstyrelsen. Men jag vill dock på det allvarligaste varna för den tanken att hos järnvägsstyrelsen centralisera alla dessa småfrågor om anställande av personal för den ena eller andra stationen etc. Skulle ett sådant system tillämpas, skulle en sådan centralisering komma till stånd, då skulle järnvägsstyrelsen drunkna i de frågor, som den får över sig att lösa.

Interpellanten uttalade sitt beklagande över att resultatet av denna debatt skulle bliva, att inga förbättringar komme att göras. Jag vill uttala såsom min förhoppning, att resultatet av denna debatt skall bliva, att civilministern och järnvägsstyrelsen, fortfarande som hittills, komma att med all uppmärksamhet följa de förhållanden, som råda vid våra statsbanor, särskilt under det närvarande abnorma tillståndet, och söka, fortfarande som hittills, tillgripa alla medel för att med de resurser, som finnas, skapa möjligheter att stå allmänheten på ett tillfredsställande sätt till tjänst. Men jag vill hoppas, att resultatet icke blir, att man inriktar sig på en järnvägspolitik, avpassad efter nu rådande abnorma förhållanden.

Herr vice talmannen, som under herr Ekmans anförande övertagit ledningen av kammarens förhandlingar, gav härefter ordet till

Herr Eriksson i Grängesberg, som yttrade: Herr talman! Man förstår så väl, att enskilda trafikanter, och hela grupper av trafikanter, bliva missnöjda då de icke kunna få den godsmängd framförd, som de önska. Detta deras missnöje kan man ju förstå, så att det bör man icke klandra. Jag har emellertid en annan uppfattning

Svar å interpellation.  
(Forts.)

än dessa missnöjda trafikanter beträffande järnvägsstyrelsens sätt att sköta sina åligganden, och denna min uppfattning är grundad icke enbart på det svar, som lämnats här i dag av herr statsrådet, utan även på de undersökningar, jag försökt verkställa, och de uppgifter, som delgivits statsutskottets fjärde avdelning. När vi på avdelningen behandlat frågan om anslag till rullande materiel har vi sökt taga reda på, hur järnvägsförvaltningen skött de nu föreliggande frågorna, och jag har bibringats den bestämda uppfattningen, att Sveriges trafikerande allmänhet har all anledning att i stort sett vara järnvägsstyrelsen tacksam för det sätt, på vilket den har handhaft järnvägstrafiken under år 1915.

Detta är min bestämda uppfattning, men därmed har jag ingalunda velat säga, att det icke finnes enskilda punkter, där man kan göra måhända berättigade anmärkningar. Enskilda distriktsförvaltningar hava måhända handhavt förvaltningen på ett sätt, som lämnar rum för berättigade anmärkningar. Men när jag talar om järnvägsstyrelsen, så menar jag centralledningen här i Stockholm, och jag har den bestämda uppfattningen, att den, så långt det varit möjligt, sökt ordna trafikförhållandena till trafikanternas belåtenhet. Det är emellertid alldeles klart, att när godsmängden hopat sig på det sätt, som nu skett, det finnes en viss gräns satt för trafikförmågan, och när trafiken ökas beträffande fraktgods med 50 procent, så förefaller detta mig vara bevis nog för att här gjorts oerhört mycket.

Det har talats om i den offentliga diskussionen, att det står fullastade vagnar på stationerna, som icke få gå vidare. Man står frågande inför detta. Det ser märkvärdigt ut. Jag skall skall taga ett enda exempel, som meddelats mig från järnvägsstyrelsen, och som visar, vilka svårigheter trafiken mött och varför vagnar ibland blir kvarstående på stationerna. För c:a tre veckor sedan var det på Stockholms stationer icke mindre än c:a 1,750 godsvagnar, som stodo och väntade på att bli lossade. Stockholms samtliga stationer kunna icke lossa mer än cirka 550 vagnar om dagen, och nu väntade 1,750 godsvagnar på att komma in till lastkajerna. För närvarande finnas icke uppställningsspår här i Stockholm för dessa godsvagnar, utan de få ställas ut här och där på de närmast liggande stationerna och sedan föras in, så snart det är möjligt.

Detta är blott ett exempel. Så har det varit på många ställen i landet. Detta beror emellertid på tränga utrymmen å stationerna. Våra bangårdar äro för små. Vi hava icke de rangerings- och lastningsmöjligheter, som motsvara den trafik, som är rådande. Jag har kommit till den uppfattningen, att vad som är den största svårigheten, det trängande problemet för järnvägarna, är att få våra bangårdar förstora, att få längre utdragsspår och bättre kajanordningar, så att det kan gå fortare att lossa och lasta.

Nu är det icke blott i Sverige, som detta klagomål angående trafikstockningar framkommit, utan även i andra länder. Av herr statsrådet har nämnts Danmark och Norge. Det är icke länge sedan jag var i Köpenhamn för att se på deras bangårdar, och jag blev

då i tillfälle att språka med järnvägsfunktionärer om trafikförhållandena. Jag erhöll då det meddelandet, att fastän de i Köpenhamn hava en ny bangård, endast några år gammal, så att den borde kunna motsvara trafikens alla behov, hava dock under nu rådande förhållanden upprepade gånger fullständig blockering inträffat. Vid ett tillfälle var godsbangården blockerad under fyra dagar, då man icke kunde taga in godsvagnar utifrån. När detta kan inträffa på en plats, där de hava en ny bangård med sådana spärmöjligheter å bangården, som de hava, så får man icke förvåna sig över att det icke alla gånger gått så i lås här i Sverige, som man önskat. När man ser på dessa förhållanden, kommer man till den slutsatsen, som jag kommit till, att i stället för att klandra har man all anledning att vara centralledningen tacksam för att man fått fram så mycket gods som faktiskt skett.

Det var en talare på Stockholmsbänken, som lämnade en överraskande upplysning, nämligen att om det skulle anställas mer personal, skulle olycksfallen ökas. Det var kanske icke så naas mening, men man fick ändock den uppfattningen av hans anförande. Detta är en nyhet för mig, men det är möjligt, att han menar, att man icke kan uppöva en nyanställd personal så hastigt, som önskligt är, utan att den därför blir mindre kunnig och på det sättet kan bli skadad i trafiken. Detta är kanhända i någon mån riktigt, men det är en annan fara, som hotar, om man har för liten personal, nämligen faran för överansträngning. Då uppstår talrika olycksfall, emedan personalen är för trött och icke har den aktsamhet, som är nödvändig. Däri tror jag man har att lägga en viss del av skulden till alla olycksfall, som uppstått på sista tiden. Jag kan icke dölja, att det på mig verkat upprörande, när jag i pressen den ena dagen efter den andra läst om dessa antingen tillbud till olyckshändelser eller inträffade olyckshändelser. En dag i denna vecka läste jag på en gång i Stockholmstidningen om tre olycksfall, samtliga tre vid statens järnvägar. Jag förstår väl, att det är stora faror för järnvägspersonalen, och att det kan vara svårt för järnvägsledningen att förebygga dem. Men mig förefaller det, att det finnes mycket fog för den uppfattning, som herr Winberg gjort gällande, att man bör se till att personalen blir så talrik, som det låter sig göra, så att icke den personal, som finnes blir alltför överansträngd.

Det har nämnts av herr Winberg något om organisationen av järnvägsförvaltningen. Jag är icke alls kompetent att gå in på den saken, men jag tror, att det finnes anledning till befogade anmärkningar mot den organisation, som finnes. Det är svårt att säga, hur den bör vara, men de distriktsförvaltningar, som vi nu hava, utgöra nog ett småpåvevalde, som bör stäckas, och en tyngande apparat för centralförvaltningen, som bör lättas, så att det blir mera samarbete mellan centralledningen och distriktsförvaltningarna.

Vidare anförde

Herr Sommelius: Herr talman, mina herrar! I egenkap av industriidkare skall jag be att få säga några få ord.

*Svar å interpellation.*  
(Forts.)

Svar å interpellation.  
(Forts.)

Jag har liksom samtliga herrarna sedan långa tider tillbaka upprepade gånger hört klagomål över kungl. järnvägsstyrelsens sätt att handlägga trafikfrågor, och jag får för min del erkänna, att jag icke kan instämna i dessa klagomål. Väl förstår jag, att det finnes otaligt många näringsidkare i detta land, som hava nödgats se sina intressen tillbakasatta, då det gällt att sörja för sin godsbefordran, men jag har också insett, att inför en sådan situation som den, som framkallats av det europeiska kriget, har det varit omöjligt för kungl. järnvägsstyrelsen att tillgodose allas intressen. Jag tvivlar icke på, att herr Magnussons klagomål kunna vara fullständigt berättigade, och jag tackar honom för den interpellation, han här framfört, då genom densamma framkallats ett svaromål från herr civilministerns sida, som helt säkert gjort starkt intryck på samtliga kammarens ledamöter, då det klart och tydligt tillkännagavs, att det är fullständigt omöjligt att tillgodose allas intressen och allas ökade inför en så oberäknat stark trafikökning.

Då jag nu begärt ordet, har jag dels ett lokalintresse att framföra, ett litet klagomål, som dock är av ganska väsentlig beskaffenhet, dels är det ett allmännare intresse, som jag också vill göra mig till målsman för.

Jag vill därvid först och främst erinra om, att jag är anställd i en industri, som kanske tager i anspråk statens järnvägar i högre grad måhända än någon annan industri i detta land, nämligen sockerindustrien, och jag ber att få säga till kungl. järnvägsstyrelsens försvar, att den under höstkampanjen skött transporter till och från fabriker av råmaterial och produkter, som äro föremål för tillverkning i bolagets råsockerfabriker, på ett i allra högsta grad mönstergillt sätt. Det hände icke en enda gång, att våra fabriker, till betydligt antal saknat vagnar för att befordra vitbetor, avfall m. m. Detta gör, att jag för min del icke kan instämna i det klander, som här framförts, även om jag är övertygad om att misstag och missgrepp hava kunnat begås av kungl. järnvägsstyrelsen, vilket icke alls förefaller mig onaturligt, utan mycket lätt förklarligt.

Det lilla lokalintresse, jag har att framföra, rör sockeraffinerierna och särskilt det i Arlöv, som ofta hotats av arbetsnedläggelse just på grund av vagnsbrist, och jag tager för givet, att kungl. järnvägsstyrelsen icke underlåter att göra vad den kan för att tillgodose särskilt sistnämnda fabrik med tillräckligt antal vagnar för sockertransporter.

Under debatten här har vid ett par tillfällen berörts några järnvägsstyrelsens större intressen, och vad som kräves för att vinna möjlighet att bättre tillgodose dessa. I föreliggande fall skall jag be att få instämna i herr Ekmans yttrande, att man icke får mäta framtiden med de mått, som man lägger på trafiken under nuvarande abnorma förhållanden. Man kan icke utbygga järnvägarna på ett sätt, som skulle kunna tillfredsställa de krav, som för närvarande ställas på desamma, utan

man får naturligtvis begränsa sina anspråk till normala förhållanden och med hänsyn till en stadig och ständig utveckling.

Det har av herr statsrådet antytts, att en av de största svårigheter, som man har att räkna med, är bristande tillgång på lokomotiv. Det har naturligtvis varit omöjligt för kungl. järnvägsstyrelsen att på så kort tid förse sig med tillräckligt antal nya lok. Det har dessutom av herr statsrådet framhållits andra svårigheter, särskilt bristen på tillräckligt stora rangbangårdar vid de större stationerna. Det är också något, som man på förhand icke kunnat förutse, och som naturligtvis kommer att bli föremål för kungl. järnvägsstyrelsens närmaste omtanke vid fortsatt behandling av detta ärende.

Men till sist ber jag att få framföra ännu en annan stor fråga, som kungl. järnvägsstyrelsen kanske borde ägna större omsorg om än som hittills kanske av sparsamhet ägt rum. Jag har en gång förut erinrat om densamma, och jag ber att få upprepa, att en av de viktigaste saker, som för närvarande ligga inom kungl. järnvägsstyrelsens verksamhetsområde, är utbygandet i långt snabbare tempo av dubbelspår på vissa delar av statens järnvägar. Linjerna Göteborg—Stockholm och Malmö—Stockholm äro i sanning i stort behov av dubbelspår längs hela sträckningen icke blott för möjligheten att lättare framföra gods, men framför allt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Herr talman! Jag har härmed endast velat uttala, att man icke kan under dessa abnorma tider lägga kungl. järnvägsstyrelsen till last de trafikstockningar, som blivit en följd av landets läge under ett världskrig.

## § 7.

Vid nu skedd föredragning av statsutskottets utlåtande, nr 16, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under titel »utgifter för kapitalökning, statens affärsverksamhet» gjorda framställning i fråga om anslag för anskaffande av rullande materiel vid statens järnvägar, yttrade

Herr Anderson i Råstock: Jag skall icke förlänga denna debatt om järnvägssaker, som redan räckt så länge; jag skall endast tillåta mig påpeka, vilka oerhörda siffror som det här gäller i denna punkt. För i år uppgå sammanlagda anskaffningskostnaderna till 9,765,000 kronor, och för nästa år är det ett ännu högre belopp, som nu begäres. Om man lägger samman dessa båda belopp, vad som anslogs i fjol och det som nu föreslås för år 1917, skall man finna, att det gör en summa av 19,685,000 kronor. Denna stora summa ger mig anledning att framställa en vädjan till vederbörande, kungl. järnvägsstyrelsen och herr civilministern, om det icke kan vara tid på att statens järnvägar för egen del övertager en ganska stor del — för att icke säga allt — av sådana nyanskaffningar. Jag är övertygad om, att

Svar å interpellation.  
(Forts.)

om statens järnvägar skulle slå in på en sådan verksamhet, skulle det helt visst komma att visa sig både lönande, ändamålsenligt och praktiskt. Man skulle komma att nå vad man nu icke kunnat nå, nämligen ett större oberoende av de trustkrafter, som för närvarande äro i verksamhet på detta område.

Jag har, som sagt, icke annat yrkande än om bifall till utskottets hemställan, men jag har velat i denna punkt göra denna erinran, till den kraft och verkan det hava kan.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

### § 8.

Om upphävande av tullen å spannmål m. m.

Till avgörande förelåg vidare bevillningsutskottets betänkande, nr 7, i anledning av väckt motion om upphävande av tullen å spannmål m. m.

I en inom andra kammaren väckt, till bevillningsutskottet hänvisad motion, nr 81, hade herr *Månsson* hemställt, att riksdagen måtte besluta att göra följande ändringar i nu gällande tulltaxa:

råg, vete och korn ävensom ärter och bönor, tjänliga till människoföda, fria;

havre ävensom vicker, sojabönor samt andra ärter och bönor, ej till näst föregående rubrik hänförliga, fria;

malt, även krossat, fri;

majs, fri;

mjöl och gryn, alla slag; ävensom mjöl av arrowrot och andra vegetabilier, ej till denna rubrik hänförliga, fria.

Utskottet hemställde, att förevarande motion icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservation hade likväl avgivits av herrar *Palmstierna*, *Christiernson*, *Källman* och *Månsson*, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte, i anledning av ifrågavarande motion

a) besluta upphäva tullsatserna å spannmål: omalen och malen, till följd varav rubrikerna 74—79 b i tulltaxan skulle erhålla följande ändrade lydelse:

#### Spannmål:

omalen:

- |      |   |        |
|------|---|--------|
| *74. | råg, vete och korn; ävensom ärter och bönor, tjänliga till människoföda . . . . .                               | fria.  |
| *75. | havre; ävensom vicker, sojabönor samt andra ärter och bönor, ej till nästföregående rubrik hänförliga . . . . . | fria.  |
| 76.  | malt, även krossat . . . . .  | fritt. |
| 77.  | majs . . . . .  | fri.   |
| 78.  | andra slag . . . . .  | fria.  |

malen:

- \*\*79 a. gryn av havre . . . . . *fria.*  
 \*79 b. gryn, andra slag; mjöl, alla slag; ävensom mjöl  
 av arrowrot och andra vegetabilier, ej till  
 annan rubrik hänförligt . . . . . *fria.*

*Om upphävanden  
 av tullerna å  
 spannmål  
 m. m.  
 (Forts.)*

b) i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att de under tulltaxans rubriker 74—79 b upptagna tullarna å omalen och malen spannmål måtte även för tiden från och med den 1 juli 1916 till innevarande års slut upphävas;

c) i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsäm utredning i samband med frågan om spannmålstullarnas eventuella återställande angående i vad mån och på vad sätt en reglering av spannmålspriserna inom landet skulle kunna genom statens ingripande åstadkommas.

Utskottets hemställan föredrogs, varefter

Herr Månsson yttrade: Herr talman, mina herrar! Som nyss hördes, har utskottet avstyrkt min hemställan, trots den bevisning, som dels förut, så att säga, förebragts i målet under gångna riksdagar, dels vad som nu på sista året framkommit. Det har, säger jag, avstyrkt mitt yrkande att spannmålstullen måtte upphävas. Avstyrkandet visar att man icke så lätt släpper orättfärdiga privilegier och fördelar, som man en gång fått i sin hand.

Innan jag går in på det huvudargument, som anförts för detta avstyrkande, skall jag säga några ord rörande en synpunkt, som jag icke tror här förut berörts i samband med tullfrågans behandling.

Vi gå här och inbilla oss, att vad vi kalla kulturen stiger, att vi gå fram mot bättre och bättre förhållanden, ljusare tider, vilket väl skulle innebära större hänsyn till medmänniskorna, större omsorg från de ledandes i samhället sida om dem, som äro trängda tillbaka ekonomiskt, politiskt eller i andra hänseenden. Man kan visserligen, när man ser tillbaka i tiden och jämför förhållandena i ett och annat avseende förr och nu, icke neka till, att väldiga framsteg ha gjorts, men å andra sidan, och framför allt om man ser på de härskandes i samhället förhållande till och omsorg om de djupa leden, de underkuvade, de förtryckta, de fattiga, kommer man i starkt tvivelsmål om, huruvida samhället är statt i framåtskridande, eller om det icke tvärtom håller på att halka ned under den järnhäl, som Jack London så målande skildrat i ett av sina arbeten.

Över den nyare tidens överklass vilar en rent bestialisk råhet och brist på hänsyn mot — underkuvade människor. Denna råhet träder oss till mötes icke blott på det hänsynslösa sätt, genom vilket de maktägande, för nycker eller misstag i krigen ödelägga miljoner och åter miljoner människor, som icke kunna bestämma något varken till och från rörande den sak, de offras för. Den visar sig även i den fråga, som här ligger framför

Om upphävande av tullen å spannmål m. m.  
(Forts.)

oss varje år till behandling. Denna hänsynslöshet yttrar sig i att man icke som förr använder födoämnen såsom ett förvaltningsobjekt, som man hushållar med såsom en förständig hushållare, på det att var och en i hemmet måtte få sin andel och bli tillgodosedd i timligt hänseende, utan såsom ett spekulationsobjekt, som man begagnar såsom ett medel, genom vilket man av de icke privilegierade, till de privilegierades förmån söker pressa ut så stora massor värden som möjligt.

Jag vet nog, att man skall invända och fråga: hava förhållandena någonsin varit annorlunda? Är det icke i detta avseende tvärtom bättre nu än förr? Är det icke mera omsorg om de fattiga nu än det var förr i förtryckets tider?

Mina herrar, man kan svara både ja och nej.

Och speciellt rörande livsmedlen, rörande spannmålen, kan man ganska tydligt efter min mening i historien se två särskilda huvudepoker: den gamla, under vilken, såsom jag sade spannmålen, livsmedlen voro förvaltningsobjekt, som man sökte på alla möjliga sätt hushålla med och bibehålla åt landet för att genom deras innehållande i landet åstadkomma välstånd, och den senare tiden, som jag vill säga börjar i allmänhet vid 1500-talet, som blivit spekulationsens tidevarv, under vilket man hänsynslöst utnyttjat människans behov efter föda för att åt enskilda privilegierade draga stora skatter av de många och små.

Om man t. ex. ser på medeltiden, är det egendomligt att finna, att redan på 700-talet till och med de styrande i Frankfurt am Main dekreterade, att spannmålen från de kungliga godsen skulle säljas till de fattiga till billigare pris än det gängse marknadspriset. Vi finna vidare i den karolingiska åttens kapitularier på 800-talet liknande bestämmelser. Där lades jordägarna, länsinnehavarna kraftigt på sinnet att se till, att innan spannmålen avfördes från godset, skulle man hava sört för de därvarandes, de livegnas behov. Man gick till och med så långt, att man betraktade det och brännmärkte det som skändligt brödocker, om någon dristade sig till att inköpa spannmål i syfte att sedan sälja det till högre pris. Men redan långt före den tiden finna vi, att man i t. ex. Grekland och Rom vidtog många av de åtgärder, som sedan alltjämt vidtoges genom tiderna fram till, som jag nämnde, 1500-talet med olika variationer på olika trakter: det var maximipris, det var utförselbud för spannmål, det var särskilda åtgärder för att gynna de redare och köpmän, som införde spannmål till landet, man hade till exempel som fallet var i Attika, särskilt valda män, som sågo till att spannmålspriserna icke överstego en viss höjd, att mjölnarna icke togo mer för mjölet, än spannmålspriserna kunde anses betinga, och att bagarna icke togo mer för brödet, än vad som kunde anses rimligt med hänsyn till mjölprisen o. s. v.

Jag skall till slut peka på hur det var här i vårt land under Gustav Vasa. Den som en smula läst hans brev vet, hur noga,



hur rent svartsjukt noga han var med att landets skördar såvitt möjligt kommo även dem till godo, som hade det trångt och svårt, hur han vidtog åtgärder för att, när så behövdes, hindra utförseln från landet av spannmål och för att till landet införskaffa sådan. Jag erinrar mig särskilt ett av hans brev, till Östergötlands bönder, där han mycket noga lade dem på minnet, att de icke finge betala mer än en viss mängd spannmål för en viss mängd salt. Naturligtvis för att få så mycket varor som möjligt för den spannmål som måste släppas ut. Flera sådana brev finnas. Vi se i denna brevsamling, hur han kan rasa sida upp och sida ner om några tunnor kött fått ruttna eller om någon spannmål förfarits. Det var en helt annan anda, som genomgick den tidens skötare och vårdare av samhället, än den anda, som genomgår nutidens, nu, när man motionerar om ersättning ur statskassan för det man *utför* spannmål ur landet.

*Om upphävande av tullen å spannmål m. m.*  
(Forts.)

Men det kom andra tider med andra förhållanden, och de där andra tiderna kulminera nu. Småstaterna gingo under, gingo upp i storstaterna, enväldiga härskare, okunniga, ointresserade, allom bjudande suveräner uppträdde, och kring dem samlades hovligor av adliga godsägare och hovvasaller, som snart fingo intresse av att utsuga allmänheten. Så se vi, att spannmål och livsmedel förvandlas till spekulationsobjekt, och det ha de varit ända till vår tid, och fortfarande vill den nuvarande riksdagen och det dess utskott, som behandlat förevarande fråga, lägga den synpunkten på spannmålen, att den skall vara ett medel i godsägarnas och storböndernas hand att från de fattige, som behöva köpa därav, utvinna så mycket av deras arbetskraft och värden som möjligt. Först se vi då, att utförselbuden upphävas, maximiprisen försvinna, kontrollen över mjöl, bröd och spannmål försvinner, och inte nog med det, när vi komma fram till 1880-talet, se vi, att de som producera dessa artiklar, de som äga jorden, de stora godsägarna, kräva extra ersättning av de fattiga, för att de låta spannmål växa på den. I de stater, där godsägareväldet, ämbetsmannamakten, och reaktionen satt vid styret, där lyckades de i högre grad än i andra att genomföra det system, som vi nu så till synes fruktlöst bekämpa. I andra länder, där småbönderna och arbetarna, ja, även de medelstora bönderna hade någonting att säga till om, som Holland och Schweiz och Danmark t. ex., där stormade protektionismen gång på gång an för att söka genomföra sitt system, men man har icke lyckats genomföra det. Danmark är fortfarande frihandelsland på spannmålsområdet, och Danmarks bönder ha icke farit illa därav. Däröfver vittna tillräckligt både våra personliga kunskaper om Danmark och de siffror, som stå oss till buds.

Under den kris, som världen, särskilt Europa, nu går igenom, har från statsmakternas sida vidtagits en del åtgärder för att med maximipris där, med ett litet arrangemang ifråga om spannmålsimporten här, i den gamla tidens stil något lindra nöden för de betryckta. Men dessa åtgärder från samhällets sida,

Om upphävande av tullen å spannmål m. m.  
(Forts.)

det samhälle, som ännu icke totalt bitit huvudet av skammen, ha alltid på alla punkter motverkats av de krafter, av de privilegierade grupper, som skörda stora inkomster genom beskattningen av livsmedel, som skörda rikedomar genom skattläggning av sina fattiga medmänniskor. Jag är säker på att livsmedelskommissionen här skulle kunna lägga fram en ny bok, tjockare än den redan framlagda, fast den skulle fyllas med exempel på sådana åtgärder från de privilegierade kottteriernas sida. Jag skall bara nämna ett exempel härpå. Här är ett land i Europa bland många andra, som för närvarande är ute för svår nöd. I det landet kommo sockerbruksägarna och begärde att få utföra 11 miljoner säckar socker med den motiveringen, att de behövde pengar till utdelning på aktierna. Endast en väldig opinion, ledd av en samling nationalekonomer, kunde förhindra det så till vida, att siffran 11 kom att stanna vid mellan 5 och 6 miljoner. Det är, säger jag, betecknande för den hänsyn till samhället, man har att vänta från de privilegierade grupperna. De tala alltid annars om, att deras tullar skola vara till för att trygga landet i händelse av krigstid och kristid och nödtid, så att det oberoende av världen skall ha tillräcklig tillgång på livsmedel. Jo, jag tackar jag.

Ett av de länder, där reaktionen och byråkratien och klassrâheten gemensamt enade sig om att plundra folkets portmonäer, var Sveriges; och år 1888 fingo vi systemet infört här, och här är i dag väl ingen, som *vill* vara okunnig om dess verkningar, som är okunnig därom. Här är väl ingen, som tror, att Sveriges spannmålsproduktion eller Sveriges odlade jord ökats med en enda tunna spannmål respektive ett enda tunnland odlad jord, därför att tullarna kommo till. Det invändes så ofta, när man talar om tullar, att jordbrukaren måste ha en prisgaranti för att kunna odla vete och råg. Men det är så, att jordbrukaren erhåller ingen garanti för ett visst pris, därför att tullen finnes. Han erhåller i vårt land endast en garanti för att få 3 kronor 70 öre mera per 100 kg. i förhållande till priserna i andra länder, där det är frihandel. Om priserna sedan äro höga eller låga, spelar ingen roll, han får bara 3,70 mer — såvida nu inte kvarnarna sedan i sin tur taga det från honom — men någon garanti för att få ett bestämt pris har han inte alls.

Jag skall nu be att få säga något om den särskilda motive-ring, som jag i år framfört. Utom den motivering, som jag framlagt i de förut om åren väckta motionerna i detta ärende, har jag i år påpekat, att kriget gjort slut på en massa människor och hästar, så att man icke kan tänka sig, att jordbruket under de närmast kommande tio åren kommer att kunna skötas med samma intensitet som förut. Här är väl heller ingen i denna sal, som tror, att så blir förhållandet. Redan vimlar det i utländska tidskrifter, där man följer med skörderapporterna från skilda världsdelar, av redogörelser från Europa, fulla med jämmer häröver. Man fruktar, att skörden av brist på gödningsämnen skall

bli sämre, och även skymtar det genom de censurerade artiklarna fram en fruktan för brist på hästar och arbetskraft. Om de som lämna dessa rapporter, också aldrig komme med ett enda ord i denna riktning, förstår man ju i alla fall, att så måste det bli. Jag läste i går i en tidskrift från Österrike, att man där beräknar de stupades antal till omkring 5 % av hela befolkningen. 5 % av en befolkning på 70 miljoner, det blir 3 och en halv miljoner människor. Nu är det ju så, att jordbruket alltid får sitta emellan på så sätt, att kommer det ett uppsving i industrien, så strömma gärna jordbrukets arbetare över dit. Inträffar en sådan katastrof som här, att en så stor del av den manliga bästa ungdomen försvinner, att den försvunna delen utgör 5 % av befolkningen och många andra förvandlas till invalider, är det givet, att de i jordbruket kvarvarande i utsträckt grad strömma till de tomma platserna i industrien och handeln, och framför allt har ju i somliga länder i Centraleuropa handeln utövat en väldig dragningskraft på befolkningen. De kvarvarande sönerna till småbrukarna och andra lantbrukare komma alltså att strömma från jordbruket till handeln och industrien. Jordbrukets ställning blir i detta avseende proportionerligt sett ännu uslare än förut beträffande dess tillgång på arbetskraft.

Dragarkraften skola vi inte ens tala om. Det är alldeles klart, att det kommer att bli en brist på hästar, som avsevärt kommer att försämra jordbrukets ställning för långa tider framåt. Och ingen, som känner till förhållandena i Europa, tror väl, att i dess jordbruk, som i allmänhet äro medelstora och små jordbruk, motorplogar eller ångplogar komma att spela en så avsevärd roll för framtiden, att bristen på hästar kommer ens i någon mån att utjämnas genom dylika hjälpmedel. Följden blir efter min mening — det kan ju vara ett misstag, och jag hoppas det, ehuru jag fruktar, att det inte är så — att skördarna komma att minska, att priserna komma att stegras, och jag känner mig övertygad om, att om nu kriget vore slut om sex månader eller till jul och spannmålshandeln släpptes fri som förut, skulle vi genast få se priserna stegras med — jag förmodar — en åtta, tio kronor pr deciton spannmål. Herrarna skola få se, hurudana priser vi gå till mötes, och Ni skola få se, vilken stämning bland befolkningen, som kommer att bli en följd av dessa priser.

Den invändning, som i dag kommer att kraftigast förfäktas, skall jag en smula uppehålla mig vid, och det är den, att skördarna i världen under de sista åren varit så stora, att det förefinnes så väldiga spannmålslager, som komma ut i marknaden, när handeln åter blir fri, att spannmålspriserna icke komma att höjas, tvärt om sänkas, ja sänkas därhän, att jordbruket icke skulle kunna, i jämförelse med vad förut varit fallet, bli räntabelt efter tullarnas borttagande. Nu är det visserligen sant, att det finnes ett land, som producerar fjärdedelen av hela världens veteskördar, nämligen Förenta staterna och som har haft s. k. rekordskördar. Men Förenta staterna är ett jämfö-

*Om upphävande av tullen å spannmål m. m.*  
(Forts.)

Om upphävande av tullen å spannmål m. m.  
(Forts.)

relsevis nytt land. Alla nya länder måste så gott som alltid hava rekordskördar. Se vi t. ex. på Kanada, Argentina och en del andra nykultiverade länder, finna vi, att deras skördar nästan alltid äro rekordskördar av det naturliga skälet, att alltmera jord årligen lägges under plogen, att de redskap, som användas av farmarna, bli allt mer fullkomnade, att farmarna ha allt större råd att använda dylika redskap och att jorden därigenom blir allt bättre bearbetad.

Men för övrigt, om vi hålla oss till åren 1912 och 1913 och jämföra de respektive skördarna då med de under åren 1914 och 1915 erhållna, skola vi finna, att icke ens efter de rapporter vi då erhöilo, dessa skördar för Europas vidkommande äro några rekordskördar, fränsett det förhållande, att de stater i Europa, som äro stängda genom kriget, säkerligen rapportera långt större skördeutsikter och spannmålstillgång, än de i verkligheten hava, för att därigenom göra ett s. k. »moraliskt intryck» på motståndarna.

Jag har här en tabell, tagen ur Weltwirtschaftliches Archiv, vidare har jag en del tabeller, sammanställda efter uppgifterna från internatinella lantbruksbyrån i Rom, den förra i quarters, de senare i deciton. Byråns uppgifter skilja sig rätt betydligt från nyssnämnda tabell däri, att den rapporterar högre resultatet i Europa. Om jag nu t. ex. ser på den här ur Weltwirtschaft tagna tabellen, så finner jag där, att i Amerika ha skördarna nu ett par år varit kraftiga rekordskördar. Under åren 1907—1915 ha nämligen veteskördarna varit följande: 76, 80, 83, 79, 78, 87, 95,4, 111,4 och i fjol 120,7 miljoner quarters.

Se vi sedan på de övriga länderna under denna period — jag har här en tabell, som de, som intressera sig för saken, kunna få se på — så finna vi, att t. ex. Kanada hade år 1913 29,5 miljoner quarters, 1914 däremot endast 20 miljoner quarters och 1915, d. v. s. i fjol, 28 miljoner. Se vi sedan på Australasien, har detta icke alls haft några rekordskördar och ändå är landet en mycket viktig vetetrakt. Vi finna, att dess veteskörd år 1914 var nere i den rena hungersnödssiffran 3,8 miljoner quarters, medan den år 1913 var uppe i 13,5 miljoner och i fjol i 12 miljoner. Icke heller Ryssland kan sägas hava haft rekordskördar de sista åren. År 1914 hade det 101 miljoner och i fjol 115 miljoner emot 119,5 miljoner quarters år 1913. Sammalunda om vi se på Frankrike. Detta land hade endast 39,2 miljoner år 1914, 35 miljoner i fjol emot 40 miljoner både år 1911 och år 1912, 44,5 miljoner år 1909, och det har t. o. m. varit uppe i 47,5 miljoner år 1907. Icke alls så lysande. Även Italien har ingenting att skryta med. 23 miljoner i fjol emot 26,1 miljoner år 1913 och många andra jämfäställda skördar före detta år. Komma vi så till Ungern, som är en stor kornbod för Centraleuropa, möter oss samma förhållande: 23 å 24 miljoner åren 1911 och 1912 men 1914 endast 16,5 miljoner och i fjol 20,5 miljoner. Rumänien är också ett mycket betydande land på spannmålsodlingens område. Det hade i

fjöl en kraftig skörd, man kan säga rekordskörd, om 12,8 miljoner quarters, men 1910 erhöill det 13,4 miljoner, alltså t. o. m. mera än förra året, och i gengäld hade det nu i förfjöl nästan nått botten av missväxt, då det kom ned till en siffra av endast 5,8 miljoner quarters. Se vi på hela Europa, finna vi visserligen, att för fjölåret rapporterades så gott som rekordskörd, 271,3 miljoner mot 244,9 år 1914 o. s. v. Men vi få ej förbise, att rapporterna av skördarna äro nu i lätt förstätt syfte mindre tillförlitliga. Dessutom hade 1913 281,9 miljoner quarters.

*Om upphävande av tullen å spannmål m. m.*  
(Forts.)

En invändning, som jämt kommer fram, när man talar om spannmålstullar, är, att man från tullivrarnas och tullförsvarens håll framställer saken så, som om det egentligen här varken växte vete eller råg före tullarnas tillkomst, och som här icke kunde växa vete och råg, när tullarna toge slut. Jag skall bara taga ett par siffror mot detta argument, som kunna vara belysande. Jag vill emellertid först erinra om att vi ju här i vårt land odlat spannmål, korn och råg och sedermera vete från tider, som ligga så långt borta i urtidens töcken, att historieforskningens ljus icke kunnat genomtränga det. Från tider långt innan Oden kom hit med våra förfäder ända fram till det när liggande året 1888 hava Sveriges bönder odlat råg, korn, havre och vete och levat på det och levat rätt bra. Först år 1888, då tullsmittan kom hit från junkerländerna söderut, först då vägrade rågen och vetet att växa, om icke godsägarna erhöillo skatterätt för varje tunna råg och vete, som de odlade. Man lovade så mycket, när tullen kom. Den skulle helt förändra Sveriges utseende. Hur har man hållit, vad man lovade? Jag slog i morse upp sidan 64 i Statistisk årsbok för år 1915, och jag får säga, att jag häpnade, då jag fick se en siffra, som jag aldrig förut sett. Där var nämligen i ton uträknat Sveriges totala spannmålsskörd år 1888 och Sveriges totala spannmålsskörd, jag tror, det var år 1913. Vi finna där, att år 1888, det sista sorgeåret i Sveriges frihandels eländetid, då kunde ändå Sveriges bönder vinna ur jorden en sammanlagd spannmålsmengd av 2,149,080 ton och året förut t. o. m. 2,296,106 ton, men år 1914 var den sammanlagda spannmålsmengden endast 2,184,477 ton eller något mindre än år 1887. Herrarna kunna själva konstatera uppgifternas riktighet. Nekas skall nu icke, att sockerbetodlingen tillkommit och tar i anspråk en god del av Sydsveriges goda jord och att jämväl gräsodlingen upptar en hel del åkerjord, men i alla fall är siffran betecknande. Om jag jämför förhållandena i Holland, Belgien, Danmark, Schweiz och de övriga länderna i världen, som icke hava spannmålstullar, finner jag, att den odlade jordens utvidgning i proportion är minst lika stor där som i Sverige.

Vad tullarna nu ha gjort, icke ha de bidragit till öppnandet av några nya skördebarande jordområden, tagna från vildmarken. De ha tagit medlen ur de fattiges fickor och stoppat dem i gods-

Om upphävande av tullen å spannmål m. m.  
(Forts.)

ägares, storbönders och kvarnägares fickor. Ingenting annat hade utträttat. Ty att märka är, att Sveriges bönder kunde dock under frihandelsperioden fram till 1888 odla upp icke mindre än 6,314,097 tunnland jord, och det bar sig bra. Nu är siffran uppe i 7,367,546 tunnland, en höjning så liten, att, säger jag, om man tar hänsyn till de offer, som genom tullbördorna äro gjorda därför, man måste häpna över offrens storlek och resultatens litenhet och ynklighet.

Jag har ännu en liten siffra att komma med. Av rapporterna från lantbruksinstitutet i Rom har jag låtit sammanställa ett par tabeller rörande veteskörden och rågskörden per hektar i deciton räknat i jordens skilda länder. Ser jag därvid på de länder, som frambringa den mesta skörden, per hektar, så är det icke Ungern, Tyskland, Frankrike och Sverige, protektionistländerna, nej, främst kommer Belgien, frihandelslandet, med 26 deciton per hektar, därefter kommer Holland, också frihandelsland, med 25,9 deciton och först i tredje rummet kommer Tyskland med 23,1 deciton, så Storbritannien, frihandelsland, med 19,5 deciton, och Schweiz med 18,5 deciton, Nya Zeeland med 18,1, Sverige 18,1 och Danmark, som är före oss, med 18,2 deciton o. s. v.

Jag skall icke besvåra kammaren och protokollet med att anföra några siffror rörande rågen.

Var och en med sunt förnuft och klart förstånd borde begripa, att hela denna tullhistoria endast är ett groft gyckel och bedrägeri med folken. Man vill narra dem att i fäderneslandets namn, i produktionsens namn, i den gemensamma framgångens intresse offra ofantliga summor ärligen, summor, som inhöstas av de få, som skörda rikedomar på spannmålsprisens höjning.

Herr talman! Jag anser, att min motion nu i år är byggd på långt starkare grunder och motiv, än den varit någonsin förr, och jag håller före, att allt efter som man studerar tullspörsmålet och jämför siffrorna i förevarande avseende från jordens skilda länder, finner man i denna tullhistoria ett uppenbart bedrägeri med de folk, som äro utsatta därför, och det är också med om möjligt än större säkerhet än förr, som jag nu yrkar bifall till punkterna a) och b) i reservationen.

Sedan herr talmannen nu återtagit ledningen av förhandlingarna, anförde:

Herr Jeansson i Kalmar: Herr talman, mina herrar! Såsom framgår av motionen, har motionären denna gång grundat sitt yrkande på spannmålstullarnas borttagande på tvenne nya omständigheter, som tillkommit genom världskriget. Den ena av dessa är, att brödsädestillgången skulle minska under en lång tid framåt till följd av den genom kriget förorsakade minskningen i arbetskraft, och den andra, att England skulle för sitt behov reservera Kanadas och Indiens skördar. Båda dessa omständigheter skulle, menar nu motionären, föranleda så höga priser på världsmarknaden, att det vore ett brott att ytterligare fördyra dessa priser genom tullar.

Bevillningsutskottet har nu tagit dessa nya motiv under omprövning, men icke kunnat godkänna desamma. Bevillningsutskottet har vidare ej ansett det nuvarande tidsläget lämpligt för att diskutera en så genomgripande ändring i näringslagstiftningen, som motionen innebär, och därför hemställt om avslag å motionen.

Till de motiv, som motionären framfört i sin motion, har han nu framlagt ytterligare några av sina kända argument. Jag skall icke upptaga samtliga dessa till bemötande — det skulle kanske trötta kammaren — men jag ber att längre fram i mitt anförande med några siffror få styrka att motionären dock icke kan stödja sig på de sifferberäkningar, varpå han här grundat sitt yrkande.

Vad först angår motionärens antagande, att sädestillgången skulle minskas genom den minskade tillgången på arbetskraft, vittnar ju bäst resultatet av 1915 års veteskörd om, huru onödig denna farhåga är. Världsskörden av vete har nämligen trots den av härarna ockuperade jorden och trots den för dess brukande i anspråk tagna arbetskraften aldrig nått ett sådant resultat som just under nämnda år. De veteexporterande ländernas exportöverskott under säsongen 1915—1916 utgör enligt den ansedda facktidning i Liverpool, som motionären själv åberopat i sin motion, icke mindre än 136 miljoner quarters emot 66 miljoner för 1914—1915 och 83 miljoner för 1913—1914 och en ungefär lika stor kvantitet åren 1912—1913. För säsongen 1915—1916 var således exportöverskottet mer än dubbelt så stort mot närmast föregående år. Då vårt lands importbehov beräknas till omkring 1,1 miljoner quarters och hela nordens, d. v. s. Sveriges, Norges och Danmarks, importbehov av vete är 3,5 miljoner quarters, inses väl, att ett överskott å 70 miljoner quarters under denna säsong utöver föregående är utomordentligt stort.

Påståendet om krigets inverkan på världsskörden är således alldeles oriktigt. Den minskade sädesarealen i Europa uppväges mångdubbelt av den på grund av de höjda priserna ökade arealen i Amerika, Australien och Indien och för övrigt i alla av kriget oberörda länder. För övrigt ha Förenta staterna, Kanada och Australien, denna säsong gynnats av en utomordentligt god skörd, en rekordskörd, kan man säga, i vart och ett av dessa länder. Samma statistiska källa beräknar säsongens importbehov till 67 miljoner quarters; d. v. s. behovet tar endast i anspråk hälften av den tillgång som finnes. Detta enastående överskott skall helt visst förebygga en varaktig prisstegring, om ej en allmän missväxt kommer att äga rum. Jag vill härvid alls icke inlåta mig på vad priserna kunna bli — det kan ju tillstöta omständigheter, som i närvarande stund äro omöjliga att förutse — men faktum är dock, att vi ha ett överskott i produktionen under denna säsong på 67 miljoner quarters, och därmed bör man kunna möta även en stor minskning av produktionen i Europa, för den händelse en sådan skulle yppa sig. Europas produktion av vete är ju obetydlig i förhållande till vad som frambringas på de stora vidderna utom Europa, i de stora veteexporterande länderna.

Påståendet att arbetskraften skulle tryta i de krigförande län-

*Om upphävande av tullen å spannmål m. m.*  
(Forts.)

Om upphävande av tullen å spannmål m. m.  
(Forts.)

derna kan icke heller vara riktigt, ty dels har man där under det pågående kriget haft tillgång till sådan arbetskraft, som ej funnit användning i kriget, och för krigsändamål ej brukbara dragare, dels har man använt krigsfångar i en betydande utsträckning för dylikt arbete. Dessutom åtgår det ju en relativt mindre arbetskraft för sådens odling än till annan odling. Jag vill påstå, och det tror jag varje jordbrukare här i kammaren skall bekräfta, att nog använder man i första rummet arbetskraften till att odla säd, och skall man minska på något, går väl detta ut över odlingen av rotfrukter och sådant, som kräver bra mycket mera arbetskraft än sådesodling och sådens bärgande.

Motionärens andra nya motiv var ju, att England skulle för sig reservera Kanadas och Indiens skördar och att detta skulle föranleda, att Förenta staterna och Argentina höjde sina priser för oss och andra importörer. Ja, även om jag delar motionärens farhågor, för, att det frihandelsvänliga England skall övergå till protektionismen i en eller annan form, anser jag dock, att detta i nu berörda avseende icke har för oss den påföljd, som motionären antager. Ty om England reserverar de nämnda ländernas exportöverskott för egen del denna säsong vore det mer än England självt behöver, då dess importbehov är 26 miljoner quarters, och ensamt Kanadas exportöverskott beräknas till 37 miljoner quarters, så befriades vi och övriga importländer från vår värsta konkurrent å övriga marknader, då denna plägar köpa lika mycket ensam som de övriga sammanlagt och detta skulle mer än motväga att säljarnas antal minskades.

Med det anförda har jag, såsom jag tror, givit tillräckliga skäl för, att kammaren icke bör godkänna de nya motiv, som herr Månsson denna gången framfört, utan även nu avslå hans motion. Det nu rådande tidsläget vittnar bäst om, huru lyckligt det varit, att riksdagen genom tullar understött sådesproduktionen inom landet och att dess majoritet ej fallit undan för det gång på gång från denne motionär liksom från annat frihandelsvänligt håll framförda kravet på spannmålstullarnas borttagande, ty utan skyddstullar hade icke brödsädesproduktionen kunnat bestå i *nämnevärld omfattning*. Vi protektionister påstå icke, såsom herr Månsson ville antyda, att det före år 1888 icke alls lönat sig att odla brödsäd här i landet, ty vi veta ju mycket väl, att brödsäd här sedan urminnes tid odlats. Men genom de nya förhållanden, som på senare tider tillkommit och särskilt genom de tyska exportpremiernas införande, blev det nödvändigt för oss här i landet att skydda oss för alltför låga priser och söka ordna så, att det fortfarande lönade sig att odla brödsäd. I gamla tider var det så, att landets innebyggare fingo betala för säden vad som begärdes oberoende av utlandets priser; det fanns icke då nutidens kommunikationer och, framför allt icke något sådant som exportpremier och dylikt, som inverkade på priset. Var skulle vi ha stått nu i dag, om vi tänka oss, att det icke vidtagits anordningar för att odla brödsäd i stor utsträckning här i landet? Tack vare vår egen brödsädesproduktion, som under



goda skördeår täcker ungefär tre fjärdedelar av vårt rågbehov och hälften av vårt vetebehov, ha spannmåls- och mjölprisen under nästan hela kristiden kunnat hållas lägre än i grannländerna, ja, till och med lägre än i England, ett land, som eljest har de lägsta priserna i Europa. Våra nu rådande låga vetepriser ha nyligen väckt uppmärksamhet i England, i det att en tidning därstädes påpekar, att det officiella priset på vete är i Sverige 53/9 pr 480 skålpund, motsvarande kr. 22,58 pr 100 kg., under det den engelska konsumtionen får betala engelskt vete med  $57/6 = 23,50$  och Kanadas Manitoba med  $71/- = 29,50$ . Det officiella priset å mjöl var den 15 februari 50 shilling i England, vilket efter normalkurs motsvarar ungefär 36 kronor eller 5 kronor mer än vad det gäller här i Sverige, där det är 31 kronor. Nu ha vi ju vår regerings och livsmedelskommissionens omtanke och framsynthet att till stor del tacka för det jämförelsevis fördelaktiga prisläget, som möjliggjorts genom att till inköp begagna de gynnsamma omständigheter, som rådde i somras, då vetepriset i marknaden gick ned ända till nära 20 kronor. Men utan Sveriges egen skörd, hade vi omöjligt kunnat en längre tid hålla priset så lågt i förhållande till det å världsmarknaden gällande som fallet nu varit. Att vara jordbrukare förr profiterat av tullarna, bestrides visst icke, men är det väl, herr Månsson, lämpligt att nu framhålla detta, då de faktiskt få lämna sin brödsäd till ett pris, som med mer än tullens belopp understiger världsmarknadspriset? Och då, tack vare detta, regeringen har kunnat reglera prisen och lindra dyrtiden?

Jag tror mig härmed ha vederlagt herr Månssons båda nya skäl och övertygat kammaren om att icke lyssna till desamma. Nu ha herr Månsson och reservanterna framfört en reservation i trenne punkter. Jag märker emellertid, herr talman, att herr Månsson här icke upptog punkten c), och därför skall jag nu icke vända mig mot det yrkande, som där framställes, men beträffande återigen punkten b), som avser att den till 1 juli föreskrivna tullsuspensionen må vara gällande till årets slut, ber jag att få hemställa, att kammaren icke måtte bifalla detta yrkande, utan nu i år liksom i fjol lämna denna sak helt och hållet i regeringens hand. Det tvistades ju här i fjol om detta, och slutet blev ju, att regeringen skulle ha fria händer. Vi ha sett, hurusom regeringen tillgodosett konsumtionens krav och låtit tullarna vara suspenderade under dyrtiden, detta i trots av prisfallet under sommaren och hösten, då vetepriset, såsom jag nämnde, gick ned till omkring 20 kronor, under det att det på våren var uppe vid 33 kronor. Regeringen har således tillgodosett konsumtionens krav, och då kunna vi väl med fullt förtroende överlämna denna fråga till regeringen.

Genom att ha fria händer att för kortare tid i sänder suspendera tullen, som det skedde i höstas, kunde också regeringen bättre kontrollera marknaden och reglera priset. Jag tror, att därest regeringen fortfarande får utöva en dylik kontroll, detta skall lända till det allmännas bästa.

*Om upphävande av tullen å spannmål m. m.*  
(Forts.)

Om upphävande av tullen å spannmål  
m. m.  
(Forts.)

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till bevillningsutskottets hemställan.

Herr Jönsson i Revinge: Herr talman, mina herrar! Motiönären har ju blivit kallad Sveriges enda verkliga frihandlare, hans program är som bekant: »Bort med hela tulltaxan!» För var gång jag hör honom med en övertygelse och känsla, som inger respekt, slunga ut sitt anatema över allt vad tullar heter, kommer jag att tänka på greve Mirabeaus yttrande om Robespierre: Den där mannen, han tror på varje ord, han säger. Herr Fabian Månsson är en allt för ädel människovän för att kunna bli en Robespierre, men jag är övertygad om, att hans tullprogram, omsatt i praktiken, skulle, under normala förhållanden, för många av Sveriges näringar verka såsom en guillotin — och det är ju för normala förhållanden, som vi skola lagstifta, herr Månsson, och icke för onormala, sådana som de nuvarande. Vi måste för en tillfällig situation tillgripa tillfälliga åtgärder, såsom också skett, i och med att spannmålstullarna suspenderats, och förra året uttalade som bekant de liberala reservanterna, »att vi förvänta, att denna tullsuspension skall fortfara att gälla, så länge som de abnorma förhållandena fortfara att vara rådande». Och vi stå kvar på samma ståndpunkt.

När nu herr Månsson vill göra gällande, att vi efter världskrigets slut ha att vänta en ytterligare stegring i fråga om spannmålsprisen — vilket jag skulle mycket beklaga, ty jag anser det vara fullt ut lika skadligt med abnormt höga priser som med abnormt låga — vill jag svara honom, att i så fall finnes det väl ingen människa, som är så oförnuftig, att han skulle vilja återinföra tullarna, utan då får man fortfarande naturligtvis ha tullarna suspenderade, och på det sättet vinner ju herr Månsson, vad han vill vinna i detta avseende. Först sedan priserna en gång återgått i normalt läge, kan man tänka på att successivt återinföra tullarna. Jag säger successivt, ty det är min mening, att detta återinförande av tullarna måste ske successivt för att förhindra alltför stor spekulation i fråga om spannmålsimport.

Nu har ju herr Månsson sökt agera Sibylla i fråga om, huru det skall ställa sig vis å vis spannmålsodlingen i framtiden, och hans profetia i det fallet var synnerligen dyster.

Det har häremot nyss förut från denna plats gjorts gällande, att nog kommer man alltid att söka skaffa arbetskraft till spannmålsodlingen. Spannmålsodlingen är den del av jordbruket, som proportionsvis kräver minsta arbetskraften, jag är fullkomligt ense med herr Jeansson i detta fall. Vidare sade herr Månsson, att folket kommer att strömma till industrien i så stor utsträckning, att det skall komma att uppstå ytterligare brist på arbetskraft för jordbruket, detta skulle ytterligare försvåra sädesodlingen, var väl hans mening, och till följd härav skulle man få vidkännas än mera ökade priser. Ja, om så olyckligt skulle vara, då skulle, om man avskaffade tullarna, en dylik åtgärd direkt motverka vad man ville vinna i detta fall, i det att jordbrukarna helt naturligt därigenom skulle

bliva mindre konkurrenskraftiga i fråga om arbetskraftens avlönande i jämförelse med industrien. Men detta kan ju från här angiven synpunkt icke vara på minsta sätt önskvärt.

Nu tror jag för övrigt, att herr Månsson är ganska ensam om sin uppfattning i tullfrågan. Herr Sandler uttalade ju förra året, att man icke ville helt och hållet släppa lös spannmålshandeln, och hans program — det återfinnes ju även nu i reservationen — går ut på, att man skulle ha något slags spannmålsmonopol. Men något sådant yrkande har ju icke gjorts i själva motionen, och därför har man nu icke någon anledning att taga upp den saken till debatt.

Herr Månsson yttrade, att man borde visa större omsorg om de djupa leden, om de små betungade i samhället. Ja, det är också min mening, att man så bör göra, och det kan ske i form av ökade arbetslöner åt arbetarna. Jag har alltid haft svårt att förstå, när ifrån målsmännen för jordbruket en viss avvoghet visats mot arbetarnas lönesträvanden, ty alldenstund större delen av arbetarnas inkomster går åt just till inköp av livsförnödenheter, ligger det just i jordbrukarnas intresse, att köpkraften hos arbetarna är så stor som möjligt, och därför tycker jag, att just jordbrukarna ha alla skäl att önska en köpkraftig kroppsarbetarkår. Jag tror också, att arbetarna genom ökade arbetslöner erhållit åtminstone en del av dessa tullar, och säkert är, att om man avskaffar dem över hela linjen, skulle man från industriidkarnas sida försöka sig på en lönereduktion, och det är mycket möjligt, att missnöjet med denna åtgärd bleve mycket större, än missnöjet med tullsystemet. Jag tror för övrigt icke, att det är riktigt, att man härleder nästan allt ont och skadligt från tullarna, ty en så utomordentlig betydelse ha de väl ändå icke.

Tullsystemet kommer alldeles säkert icke därför att räcka i evighet, utan det får naturligtvis följa med utvecklingen. Den tyske nationalekonomen Liszt, som ju är en av protektionistiska tullsystemets lärofäder, delar upp denna utveckling, som han säger vara densamma ungefär över hela jorden, i fyra olika trappsteg, det första är jägar- och herdelivet, det andra agrarstaten, det tredje agrar-manufakturstaten och det fjärde och högsta en agrar-manufaktur-handelsstat. Detta sista stadium, som på hans tid endast England hade uppnått, behöver enligt hans mening icke alls något tullskydd, och England har ju också såsom bekant för länge sedan avskaffat tullsystemet. Herr Fabian Månsson sade till mig härom dagen, att nu ämnar även Tyskland göra detsamma, och det visar blott, att Tyskland nått upp ungefär till Englands nivå. Men jag har aldrig förr hört, att herr Månsson vill, att vi skola taga precis Tyskland till föredöme, och därför anser jag, att om nu även Tyskland mot förmodan skulle avskaffa alla sina tullar, ha väl vi för vår del i alla händelser skäl att taga oss en funderare på saken. Vi måste överväga huruvida vår industri har tillräcklig konkurrenskraft. Det är alltid svårare för ett litet land än för ett stort, att nå det högsta utvecklingsstadiet än för ett stort, ty hemmarknaden spelar en ofantlig roll ifråga om industriens produktion.

Jag ber att få yrka bifall till bevillningsutskottets hemställan.

Om upphävande av tullen å spannmål  
m. m.  
(Forts.)

Om upphävande av tullen å spannmål m. m.  
(Forts.)

Herr O s b e r g: Herr talman, mina herrar! Jag skall här icke gå in i detalj på frågan om det rätta i frihandel eller tullsystem, men jag vill blott göra den ärade motionären en erinran, nämligen att han enligt min uppfattning är ganska ensidig, när han kommer fram med förslag om att slopa endast en del av tullarna. Jag skulle gärna ha velat vara med den ärade motionären, om han tagit upp hela tullsystemet och sökt få detsamma reducerat undan för undan, så att det slutligen helt och hållet försvunnit. Då kunde man ha fått ett tillfälle att granska hela frågan, och då hade man kunnat undersöka, vilka verkningar detta skulle föra med sig. Men att nu vilja skära ut endast en del och låta det andra stå kvar, tror jag för min del icke vara så särdeles lämpligt. Det är måhända herr Månsson bekant, att jordbrukarna få betala ifrån 6 kronor ända upp till 150 kronor i tull för varje 100 kilogram jordbruksredskap och maskiner, som de behöva. Den högsta tullen är nämligen å separatorskulor. Anser herr Månsson, att det är nödvändigt, att man har skydd för industrien, tror jag också, att han måste medgiva, att det är skäl i att man skyddar även annan handel och näring.

Men det är icke nog med, att vi jordbrukare måste betala denna tull för de redskap, som vi behöva, utan det tillkommer även något annat. Jag skall i detta sammanhang be att få berätta en historia för herr Månsson. För ett par år sedan var jag tillsammans med en kamrat från denna kammare inne i en större maskinaffär här i staden. När vi kommo dit, blevo vi anvisade plats för att sitta och vänta, och under tiden pågick en mycket livlig debatt mellan tre av bolagets direktörer. Förhållandet var det, att bolaget försålt en vagnslast vältar till en järnhandlare i landsorten, och det var nu fråga om, vilken procent man skulle bevilja denna järnhandlare. Den ena av direktörerna sade: Vi kunna icke gå högre än 25 procent på Cambridgevältarna och 30 procent på slätvältarna. Jag vill nämna, att halva vagnslasten bestod av vanliga vältar och den andra hälften av Cambridgevältar. Det är att märka, att det här var fråga om ett så enkelt fabrikat som vältar, och jag tror, att herr Månsson då kan göra sig en föreställning om vilken procent som i själva verket lägges på utöver den egentliga fabrikskostnaden, när en stor firma, oavsett sin egen profit, kan betala sina agenter ute i bygderna 30 procent. Jag för min del är av den åsikten, att lantbrukarna för sina maskiner och redskap få betala väl 50 procent och därutöver mot vad fabrikskostnaden uppgår till. Vad tullskyddet beträffar, så tillfaller ju detta fabriken och arbetarna. Med sådana fakta för ögonen skulle jag tro, att industriens män icke böra tycka det vara så förskräckligt, om jordbrukarna hålla på tullar för sina produkter. Jag skulle gärna för min del gå med herr Månsson och revidera denna tullskala, men då måste ni på er sida vara medgörlig och låta det gå över hela linjen

Vi säga nu: om t. ex. lantbrukarna producera livsmedel, som kostar i Stockholm, vi kunna säga 30 % mera, än vad man köper dem för på landsbygden — vilket icke är ovanligt — skola vi då försöka kringskära det, som vi tro skall kunna möjliggöra en större produk-

tion? Jag vill hänvisa till utlandet. Tror verkligen herr Månsson, att om vi anlita importen, vi då komma i ett lyckligare läge? Nej, tvärtom! Nu finnes det möjligheter, att från landsorten få små partier, men skall det mesta tas utifrån bliver det de stora importörerna som komma att sätta priserna på det hela.

*Om upphävanden  
de av tullerna å  
spannmål  
m. m.  
(Forts.)*

Jag skall be herr Månsson såsom en livlig anhängare av strävandena att få billigare säd att hjälpa till, när lagerhusfrågan kommer före i kammaren. Det är den rätta vägen att gå. Man skall se till att staten uppför lagerhus, så att staten kan få köpa spannmål direkt från lantbrukarna och mala ut så mycket som åtzår för eget behov. Allt efter som den saken går framåt, skall man komma underfund med att staten skall bli den, som framdeles skall hjälpa den fattiga befolkningen, så att även den tillförsäkras sitt behov av brödsäd. Det finnes mer än en väg att gå, men att nu slå in på den väg, som herr Månsson förordar, finner jag mindre lyckligt. Det är andra faktorer att räkna med, som jag tror innebära en lyckligare lösning i synnerhet under nu rådande omständigheter.

Jag har, herr talman, icke något yrkande att göra; jag har blott velat giva herr Månsson några fakta om under vilka omständigheter jordbrukarna arbeta.

Herr S a n d l e r: Herr talman! Jag tror att i frågans nuvarande läge det är mindre plats för diskussioner än för deklARATIONER. Jag skall söka inrätta mig därefter. Dock kan jag icke neka mig att göra några uttalanden med anledning av den siste talarens anförande.

Herr Osberg uttalade nyss från talarstolen sin stora villighet att hjälpa herr Månsson att avskaffa tullarna. Ja, herr Osberg, det är en vanlig företeelse här i kammaren, att man är villig att avskaffa tullarna, men det är alltid sådana tullar, som icke äro på kammarens dagordning. De tullar, som stå på dagordningen, vill man icke gärna avskaffa, men däremot är man med, då det gäller andra tullar. Jag kan försäkra herr Osberg, att det skall icke saknas tillfälle för honom att hjälpa till i avseende å andra tullar och tullsystemet i dess helhet, och jag motser, att hjälpen skall bliva så mycket mera effektiv, då den kommer, men för ögonblicket är den icke av så synnerligen stor effekt.

Denna fråga kan betraktas såsom en ren tullfråga, och det är huvudsakligen från den synpunkten, som den ärade motionären betraktat frågan i sitt anförande. Men man kan utvidga och lägga saken så, att man ställer upp spørsmålet: hur skall landet kunna skaffa och betrygga sitt behov av spannmål på billigaste sätt? Läger man spørsmålet så, blir det icke blott en ren tullfråga. Frågan om tull eller icke tull på spannmål är en del och en viktig del, ja, måhända den viktigaste delen av saken. — Det vet jag icke — men dock endast en del av saken. Det finnes åtskilliga symptom, som tyda på, att de andra delarna av spørsmålet komma att tränga sig fram till behandling i riksdagen. Ett sådant är, att det väckts åtskilliga motioner, som beröra andra delar av det stora problemet. Herr Osberg syftade på motionen om spannmålslager-

Om upphävande av tullen å spannmål m. m.  
(Forts.)

hus, som givet står i samband med denna fråga. Det finnes vidare i första kammaren en motion om spannmålshandelns organisation inom landet.

Nu är det tyvärr så, att det inre samband som finnes mellan dessa olika spörsmål, som bragts under riksdagens prövning, icke kan komma till sin rätt så som arbetet nu är organiserat. Här kommer i dag från bevillningsutskottet ett utlåtande rörande frågan om tull på spannmål, och sedan kommer ett utlåtande från jordbruksutskottet rörande spannmålslagerhusfrågan, och så kommer någon gång från ett tillfälligt utskott i första kammaren ett utlåtande om spannmålshandelns organisation. Naturligtvis skulle det vara önskvärt, om alla dessa delar av en och samma stora fråga kunde bringas under en mera enhetlig behandling, och jag har velat begagna detta tillfälle för att understryka önskvärdheten av att en sådan mera enhetlig behandling av spannmålsfrågan i dess helhet skall kunna åstadkommas inom riksdagen vid ett annat tillfälle.

Nu är det så, att i den reservation, som åtföljer utskottets betänkande, finnes en antydning till en sådan utvidgning av spannmålsfrågan. I punkt c) i reservationen talas det om, att man utöver beslutet om avskaffande av spannmålstullarna skulle hemställa om en utredning rörande frågan om spannmålsprisernas reglering. Detta yrkande under punkt c) går tillbaka till en motion vid fjolårets riksdag, vilken då föranledde en reservation av bevillningsutskottets socialdemokratiska ledamöter av samma lydelse som reservationen i år.

Med anledning av ett uttalande av herr Jönsson i Revinge, då han sökte isolera herr Fabian Månsson såsom ensamstående med sin ståndpunkt, så vill jag fästa herr Jönssons i Revinge uppmärksamhet på att den motion, som avlämnades i fjol av undertecknad, var utom av mig underskriven av herrar Christierson och Fabian Månsson. Så att det blir nog litet svårt att uppdraga något sådant motsatsförhållande mellan herr Fabian Månsson och undertecknad, som herr Jönsson i Revinge ville försöka göra. I denna motion yrkades det ju på att man både skulle hemställa om avskaffande av spannmålstullarna och skriva till regeringen och begära utredning om en reglering av spannmålspriserna. För min del beklagar jag, att det yrkandet icke vann riksdagens bifall under fjolårets riksdag, ty då skulle man redan haft denna utredning igångsatt.

Nu visar det sig, att de farhågor, som restes vid behandlingen under fjolårets riksdag, icke voro berättigade. Då framhölls det, att man icke vågade sig på sådana experimenter. Regeringen finge sköta dem, och riksdagen borde icke göra några förändringar i tulltaxan, ty man befarade en översvämning av främmande spannmål på den svenska marknaden. Det har gått ett år sedan dess. Spannmålstullarna äro fortfarande borta, och jag vågar tro, att ingen förutsätter annat, än att suspensionen kommer att fortgå även under resten av detta år. Jag tror följaktligen, att man nu kan säga, att det icke förelåg en sådan risk, som man då ville göra gällande, att verkligen företaga ändringar i tulltaxan. Nu kan man invända det, att

herrar motionärer ha fått sitt i sak, eftersom tullarna varit borta. Nej, herrar motionärer ha icke fått i gång den utredning, som vore önskvärd beträffande frågan om, hur man skall ställa sig i framtiden. Och jag vågar säga, att det förefaller mig något lättsinnigt av herr Jönsson i Revinge att resonera som så, att tullarna äro borta, så länge vi ha abnorma prisförhållanden, och att tullarna automatiskt komma tillbaka sedan, utan att man behöver närmare reflektera över, hur det skall bliva för framtiden. Jag har haft den uppfattningen och har den fortfarande, att det vore en klok politik, om vi under den period, då vi faktiskt haft och hava tullfrihet, sökte tränga in i spörsmålet och verkligen på allvar undersöka, om vi icke med andra medel än den hittillsvarande tullpolitiken kunde åstadkomma en reglering av spannmålspriserna inom landet. Man skulle kunnat vinna detta genom att bifalla det i fjol framställda yrkandet om utredning. Kammaren är fortfarande i tillfälle att befordra den utredningens igångsättande genom att ansluta sig till yrkandet i år. Jag är övertygad om att kammaren kommer att gå den vägen att avvisa förslaget, och jag beklagar, att på det sättet ytterligare ett år kommer att förflyta, under vilket ingenting göres för att utreda frågan om det framtida ställningstagandet i detta hänseende.

Jag vill citera ett par punkter ur fjolårets motion för att klargöra den ståndpunkt, som jag då intog och som jag fortfarande intar. Det står där bland annat: »Vad redan nu kan förutses är, icke att dessa tullar skola behöva återställas, men väl att staten icke rimligen kan överlämna spannmålsmarknaden helt åt den fria konkurrensen.» Och vidare heter det:

»Samtidigt som vi nu påyrka, att tullfrihet å spannmål fortfarande upprätthålles, finna vi oss därför föranlättna hemställa om en utredning på vad sätt spannmålspriserna må genom statens ingripande så regleras, att dels spannmålsproduktionens ekonomiska förutsättningar icke rubbas genom hastiga prisfluktuationer på världsmarknaden, dels ock de svenska konsumenterna behörigen och i möjligaste mån skyddas mot prisstegringar. Till utredning bör härvid upptagas, huruvida icke staten bör på detta område ingripa med andra medel än tullpolitikens.»

Ja, herr Jönsson i Revinge angav ju såsom sin ståndpunkt, att man skulle lita på regeringen. Riksdagen behövde icke bry sig om den här saken, utan den kunde lita på att suspensionen fortginge tills vidare och att man sedan ginge tillbaka till den gamla ståndpunkten. Han medgav visserligen, att tullsystemet är icke av evighetsvärde, och jag tror icke, att det finnes någon protektionist i kammaren, som har den uppfattningen, att tullsystemet har evighetsvärde, ty det har åtminstone sin upprinnelse i tiden, och då är det rätt sannolikt, att det skall få sitt slut i tiden och icke sträcka sig på andra sidan tidens gränser. Men det enda vi fingo uppgift på ifråga om den tidpunkt då herr Jönsson i Revinge för sin del ansåg, att man skulle reflektera på ett annat system än det hittillsvarande, var, att han sade, att tullsystemet får naturligtvis följa med utvecklingen. Ja, herr Jönsson i Revinge, skulle det icke kunna vara skäl i att man

*Om upphävande av tullen å spannmål m. m.*  
(Forts.)

Om upphävanden av tullen å spannmål m. m. (Forts.)

något bidroge till utvecklingen eller är herr Jönsson i Revinge av den uppfattningen, att svenska riksdagen icke har annat att göra än att sitta på bänkarna och avvakta den tidpunkt, då den så kallade utvecklingen själv har kommit tullsystemet att ramla sönder?

Ja, man kan ju invända det, att herr Jönsson i Revinge verkligen också sade något mera, som man skulle kunna använda som utgångspunkt för att bedöma, när han anser, att denna tidpunkt är inne. Han citerade nämligen Friedrich Liszt, den kända nationalekonomen, och anförde hans uppdelning av utvecklingen i olika stadier. Man kunde då härav få den uppfattningen, att herr Jönsson i Revinge anser, att vi ännu ha åtskilligt kvar, innan vi enligt Friedrich Liszt skulle kunna tänka på att införa frihandel. Eftersom denne nationalekonom synes ha blivit en sådan auktoritet för herr Jönsson i Revinge, så kan det måhända vara av intresse för kammaren att höra, att Friedrich Liszt var en alldeles avgjord motståndare till alla agrartullar. Hans uppfattning var, att industri-tullarna skulle verka såsom ett uppfostringsmedel, och sedan skulle man gå ifrån dessa tullar; men till agrartullarne förklarade han sig vara en avgjord motståndare såväl beträffande det ena som det andra stadiet. Vill därför herr Jönsson i Revinge följa Friedrich Liszt, så borde han icke endast i dag begära, att spannmålstullarna avskaffades, utan han hade bort begära deras avskaffande redan från första stund, då han kom in i kammaren.

Nu ligger frågan så, att proposition på punkt c) icke kan framställas, därför att den kan betraktas såsom gående utom motionens ram. Jag skall här be att få citera ytterligare ett stycke ur fjol-årets motion, som lyder så: »Under inga förhållanden bör det få ifrågakomma, att spannmålstullarna återställas, vare sig helt eller delvis, utan att man under tullfrihetsperioden på allvar prövar frågan om de medel, staten kan hava till sitt förfogande för att reglera spannmålspriset.» Då jag fortfarande har samma uppfattning, så måste jag beklaga, att innehållet i punkt c) icke formligen kan bringas till uttryck i ett beslut här i kammaren. Men jag anser mig i alla händelser oförhindrad att yrka bifall till de två föregående punkterna, detta därför att det synes mig vara en fullkomligt klar och ofrånkomlig konsekvens av ett bifall till punkterna a) och b), att man oförtövat igångsätter den utredning, som ifrågasattes under punkt c).

Därför skall jag, herr talman, be att få förena mig i det yrkande, som under överläggningen framstälts av herr Månsson, och som går ut på ett bifall till punkterna a) och b) i den vid betänkandet fogade reservationen.

Herr Månsson: Herr talman! Jag skall inskränka mig till att bemöta några här gjorde uttalanden, och först skall jag be att få vända mig mot herr Jeansson i Kalmar, som på detta område är en synnerligen kunnig man och som sålunda icke kan vara ovetande om huru det förhåller sig med världsskörden.

Om man tar en smula hänsyn till vad som meddelas i rap-



porterna om världsskörden från skilda håll med undantag av Förenta staterna, så är det egendomligt, att han fortfarande vidhåller, att det skulle finnas en sådan massa spannmål på lager, att priserna av denna grund skulle komma att sjunka. Betecknande för denna argumentering är herr Jeanssons påstående, att Kanadas överskott för export skulle vara 27 miljoner quarters, när landets skörd endast var 28 miljoner quarters. Detta skulle endast kunna förekomma under den förutsättningen, att man hopat enorma massor spannmål på lager under de gångna åren. Men jag har verkligen läst igenom tabellernas uppgifter rörande de till konsumtionens förfogande stående spannmålsförråden i världen, och jag har då funnit, att om utförseln från drages och införseln tillägges, kan man icke få fram att det skulle finnas ett så stort överskott som 27 miljoner quarters i Kanada.

*Om upphävande av tullen å spannmål m. m.*  
(Forts.)

Man säger, att utan tullar skulle förhållandena varit dåliga för vårt land nu under krisen. Jag har anfört ett exempel från ett av våra grannland på den protektionistiska råhet, som tvang regeringen att medgiva utskeppande av ett stort sockerparti. ehuru man visste, att dessa sockermassor icke komme att konsumeras i Sverige, Norge eller Danmark utan i fiendeland. Jag skall be att få anföra ännu ett exempel. Vi få om några dagar i nästa vecka till behandling Einfuhrscheinesystemet. Det har i Tyskland uttalats, att om kriget kommit två månader senare, så hade Tyskland varit utsvultet vid det här laget genom detta system: Tysklands råg hade varit utpumpad till underpris i Ryssland och Skandinavien, och landet hade icke haft något att leva av, om icke kriget kommit som det kom. Så förhåller det sig med det påståendet, herr Jeansson, att ett land skulle vara beroende av tullar för att kunna existera under krigiska förhållanden. Tullarna utgöra tvärtom en fara, allra helst om de, såsom man föreslagit inom denna kammare, åtföljas av ett så vansinnigt system som utförselbevis.

Herr Jeansson antydde, att jag skulle medgivit, att England kan komma att gå över till det protektionistiska systemet. Under behandlingen av motionen har jag förfäktat den meningen, att naturligtvis kommer den engelska regeringen, vars måhnet om de fattiga klasserna är tämligen känd sedan årtionden eller ett halvt århundrade tillbaka, att vidtaga vissa åtgärder för att säkra tillförseln från Kanadas, Indiens och eventuellt Australiens skördar för att därigenom nedpressa spannmålspriserna i England. Men detta behöver icke innebära, och kommer icke att innebära, att England kommer att övergå till protektionismen. Men väl vet jag, att man icke vilar i England, utan herr Jeanssons meningssfränder äro även där i livlig verksamhet. De ha pressat regeringen att tillsätta icke mindre än två kommittéer, och jag skall nu med herr talmannens tillåtelse be att få redogöra för dessa kommittéers verksamhet.

Klart är, att i ett land som England, — som dock har icke

Om upphävande av tullen å spannmål m. m.  
(Forts.)

så dåliga skördar per hektar odlad jord, och som står i det främsta ledet med hänsyn till arealens avkastning i förhållande till den därpå sådda vetemängden — klart är, att när detta land är omgivet av ett undervattenskrig, måste priserna bli höga. Vad herr Jeansson sade om priserna är riktigt och likaså vad han yttrade därom, att man för tillfället söker att komma upp till den högsta möjliga odling. Jag kan meddela, att i somliga länder i Europa — jag vill nu icke uppgiva vilka, men jag har läst uppgifter därom — har man nästan fördubblat vintersådden för 1916 av kända skäl, men det beror naturligtvis på en tillfällighet.

Nu har man gått så tillväga i England, att jordbruksdepartementet tillsatt en kommitté under ordförandeskap av sir Ailwyn Fellowes. Denna kommitté har inlämnat ett förslag till regeringen, men regeringen har ännu icke offentliggjort förslaget, ehuru det inlämnades i september 1914, alltså rätt snart efter världskrigets utbrott. Protektionisterna voro icke nöjda med att förslaget icke offentliggjordes, och en av dem, Charles Bathurst, ordförande i centraljordbrukskammaren, har utan vidare offentliggjort detta hemliga betänkande i Morning Post för den 26 augusti 1915. Enligt hans uppgift skulle regeringen ha blivit rädd till av styrelsen för lantbrukarnas kommission att garantera lantbrukarna ett pris av 40 shilling per quarter eller 16 kronor 30 öre per 100 kilogram, räknat efter ett quarter på 480 pund eller 240 kilogram. Detta förslag avvisades emellertid av regeringen, såsom varande allt för protektionistiskt, och av samma anledning vägrade till och med regeringen att offentliggöra det, ehuru detta sedan skedde mot regeringens vilja av en som hade reda på förslaget.

Sedan inträdde ju en förändring i ministären. Den nya koalitionsministären tillsatte en annan kommitté, och denna har nu framlagt ett förslag, som i hög grad liknar det förslag, som den första kommittén utarbetade. Denna senare kommittés ordförande är lord Milner. Dess förslag innehöll, att regeringen skulle garantera veteodlarna för 4 år framåt ett vetepris av 45 shilling per quarter sålunda, att om inom de nästa fyra åren vetepriset sjunker under 45 shilling per quarter, så skall regeringen för det billigare i marknaden bragta vete betala skillnaden till producenten under förutsättning, att denne kan bevisa, att han sedan den 1 oktober 1913 ökat den odlade delen av sin då innehavda jord med minst en femtedel eller att han besatt minst en femtedel av den yta med vete, som förut varit gräsländ. Kommittén har också sysslat med frågan om maximipris, men man har icke velat lägga fram något förslag i detta ämne, emedan man fruktade verkningarna, allra helst som man inom kommittén tänkte sig, att överskridande av maximiprisen skulle förhindras därigenom, att staten skulle ha rätt att beslagtaga så mycket spannmål den ville till maximipriset. Man fruktade, att ett sådant förslag skulle verka avskräckande på spann-

målshandeln och tillförseln och ansåg därför att maximipriset borde stanna vid 55 shilling per quarter.

Ja, herr Jönsson i Revinge, så var det med den saken. För övrigt kan jag meddela, att enligt Labour Gazette skola brödpriiserna under ett helt år icke ha ökats nämnvärt och att vid 150 bagerier, som man utvalt för undersökningar, har i genomsnitt priset på ett tvåkilobröd icke ökats med mera än 1¼ pence per år.

Det ställdes till mig den frågan, varför jag icke föreslagit avskaffandet även av andra tullar. Jag är tacksam för den hjälp, som kan ligga i ett sådant uttalande, ty det blir nog icke så många på den kanten, som komma att vara villiga att hjälpa till, när det blir fråga om avskaffande av dessa andra tullar. Jag vill endast erinra om att vi för länge sen föreslagit en allsidig utredning av hela systemet, men denna motion har avslagits, och bland dem, som voro med om detta avslag misstänker jag, att herr Osberg befann sig.

*Om upphävande av tullen å spannmål m. m.*  
(Forts.)

Herr R u n e: Herr talman! Jag får bekänna, att jag icke hade tänkt mig att man vid detta tillfälle skulle riva upp någon vidlyftigare strid om tullfrågan. Vi leva nu under sådana förhållanden att det är svårare än eljest att taga ställning till denna fråga. Jag tar för givet, att de flesta skola giva mig rätt, då jag påstår, att om man nu skulle försöka sig på en utredning vilken som helst, av denna fråga, man skulle bliva bet på den uppgiften, därför att man icke skulle få några ordentliga utgångspunkter till ledning för bedömandet. Jag tror det är nödvändigt, att innan man börjar tvist eller utredning om tullfrågan, man återkommer till normala förhållanden i världen, så att man får något så när fasta utgångspunkter. Det synes mig därför som om kammaren helt lugnt skulle kunna bifalla utskottets avslagsyrkande. Därmed är icke sagt, att man icke önskar, att den tullsuspension, som råder, skall under de rådande förhållandena fortfara. Likaså antager jag, att de flesta, åtminstone av mina meningsfränder, äro eniga med mig, att man icke med avslaget på motionen vill släppa tanken på den allsidiga — jag poängterar ordet allsidiga — utredningen av tullsystemets verkningar som vi förut uttalat oss för. Men man får väl låta anstå med den utredningen, tills man kommit till lugna förhållanden, så att utredningsarbetet kan vila på säker grund. Jag tror sålunda att det finnes inga skäl i detta fall att riva upp debatten vidare angående denna fråga, utan jag tror att envar nästan, vilken ståndpunkt han har i övrigt i frågan, för närvarande skall kunna vara med om att bifalla utskottets hemställan, till vilket jag anhåller få yrka bifall.

Herr von Hofsten: Jag skall inte yttra mig i själva sakfrågan, som kan vara nog debatterad, men jag skall i all hovsamhet be att få säga några ord till herr Månsson beträffande formen för hans anförande. Herr Sandler yttrade, att herr Månsson icke torde vara ensamstående i denna kammare

Om upphävan-  
de av tullen å  
spannmål  
m. m.  
(Forts.)

med avseende på sin ställning till själva sakfrågan. Jag till-  
låter mig ändå säga, att i ett hänseende är herr Månsson ganska  
ensamstående. Han har nämligen förvärvat sig en vana att  
använda uttryck, som icke alltid torde vara, lindrigt sagt, lämp-  
liga. Man säger, att herr Månsson är idealist, och att därför  
mycket kan varda honom förlåtet. Vi äro väl ändå litet var  
idealister så till vida, som vi kämpa för vad vi anse vara rätt,  
och det torde vara litet vanskligt att alltid taga den synpunk-  
ten till försvar och ursäkt för formen.

Jag skall citera några få axplock ur dagens första anförande,  
vars senare hälft ju vara fullt saklig. Där finnas sådana blomster  
som: »klassråheten enade sig om att plundra folket», »tullhistorien  
innebär ett grovt gyckel och bedrägeri mot folket», och i det  
senare anförandet »protektionistisk råhet». Jag undrar ändå om  
det är lämpligt att använda sådana uttryck, och man kan ju  
möjligen tillåta sig en vördsam hemställan till herr Månssons par-  
tivänner, att de skulle undervisa honom något om ordens valör i  
svenska språket.

Jag har med dessa ord inte velat rikta något som helst per-  
sonligt angrepp mot herr Månsson som jag hyser all aktning  
för, utan endast en vördsam och hovsam erinran, om det ändå inte  
skulle vara klokt och lämpligt av honom att lägga en mera för-  
siktig form på sina anföranden.

I saken ber jag få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Sandler: Herr talman! Jag har ingen anledning  
att yttra mig å andras vägnar än mina egna, men då herr von  
Hofsten riktade en hemställan till herr Fabian Månssons parti-  
vänner, vill jag säga med avseende på herr Månssons uppträdande  
i dag och de ordalag han i dag använt, att smaken ju är väx-  
lande, men jag måste verkligen finna herr von Hofstens under-  
visning rörande den goda smaken opåkallad.

Herr Månsson: Herr talman! Jag är naturligtvis tacksam  
för undervisning och kritik från vilket håll de än må komma.  
Men jag vill säga det, att är man så förfärligt ömtålig för uttrycken,  
för den yttre formen av min kritik, då bör man vara ändå mera  
ömtålig för innebörden av de handlingar man begår. Är systemet  
sådant, att man skäms för det till den grad, som här synes vara fal-  
let med herr von Hofsten, då menar jag, att de ord jag fällt om det  
i dag äro berättigade. Och jag vet män med en kulturell ställning  
och med en världsöversikt och världsvana, som jag aldrig kan dröm-  
ma om att nå upp till, som fällt ord om systemet, som icke, med en  
sådan känslighet för uttryckens valör, lämpligen kunna i kamma-  
ren återgivas, och som fällt dem i såväl tryck som i franska, engelska  
och danska riksdagarna.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen gav pro-  
positioner först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på

bifall till det av herr Månsson under överläggningen framställda yrkandet; och fann herr talmannen den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl, i anledning varav nu uppsattes, justerades och anslogs följande omröstningsproposition:

*Om upphävande av tullen å spannmål m. m.*  
(Forts.)

Den, som vill, att kammaren bifaller bevillningsutskottets hemställan i utskottets förevarande betänkande nr 7, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit det av herr Månsson under överläggningen framställda yrkandet.

Voteringen utvisade 92 ja mot 70 nej, vadan kammaren bifallit utskottets hemställan.

### § 9.

Vidare föredrogos vart efter annat:

konstitutionsutskottets utlåtande, nr 3, i anledning av väckt motion om sådan ändring i förordningen om landsting att Konungens befallningshavande må pröva giltigheten av anmält förfall för landstingsman, innan suppleant för denne inkallas; samt

bankoutskottets utlåtanden:

nr 7, angående överflyttning vid riksbankens huvudkontor av vissa tjänster från första till andra tjänstegraden;

nr 8, i anledning av fullmäktiges i riksbanken framställning angående förhöjning av vissa kassavårdsarvoden;

nr 9, angående ersättning till vaktmästaren vid riksbankens huvudkontor G. J. Bergman för mistade avlöningsförmåner; och

nr 10, i anledning av väckt motion om anslag till utgivande av en uppslagsbok över 1916 års lagtima riksdags verksamhet.

Kammaren biföll vad utskotten i nämnda utlåtanden hemställt.

### § 10.

Härefter begärdes ordet av

*Interpellation.*

Herr Jönsson i Revinge, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Med den omläggning av rekrytskolan vid infanteriet, som beslutades 1914, kräves, särskilt i södra Sverige med dess starkt fuktiga väderlek höst och vintertid, att vederbörande truppförband har till sitt förfogande lämpligt övningsfält, skjutbana o. s. v., därest ett

*Interpellation.* gott resultat skall kunna vinnas av utbildningsarbetet. Åtminstone ett regemente, inf. 25, vars rekrytskola förlagts till Lund, har det emellertid så dåligt ställt i det avseendet att man kan frukta utbildningens misslyckande, därest skolan, såsom meningen lär vara, under hela tjänstgöringstiden skall kvarstanna i Lund. Något verkligt övningsfält har regementet ej *därstädes* till sitt förfogande och givna tillåtelser till begagnande av enskilda jordägares mark upphöra givetvis i och med vårsådden i slutet av april. Härtill kommer att trakten kring Lund är den olämpligast tänkbara för bedrivande av militära övningar — marken utgöres av svår lera, som under fuktigt väder, och detta är under höst och vinter i Skåne övervägande, är nästan omöjlig att beträda. Vid återkomsten till respektive logementer från övningarna ute på fälten företer manskapet en bedrövlig syn. Översmetade med våt, kläbbig lera måste skarpa skurborstar och vatten tillgripas för att avlägsna denna lera från uniformerna. Följden kan ej bli annat än ett kolossalt uniformsslitage, och det blir nog i längden svårt med en sådan persedelbehandling att få beklädnadsanslaget vid inf. 25 att räcka till. Någon ordentlig skjutbana finnes ej heller att tillgå utan endast en mindre sådan, som använts av ett par skytteföreningar.

Vederbörande militärbefäl tycks också på senaste tiden ha kommit till insikt om nödvändigheten av bättre möjligheter ifråga om trupputbildningen att döma av anordningen med förläggning av en av regementets tre bataljoner, växelvis en vecka, på den gamla mötesplatsen Revingehed. Enligt vad en militär sakkunnig berättat för mig, gav en sådan veckas utbildningsarbete därstädes, mera resultat än en månads vid Lund. En förflyttning på sätt som praktiseras, till och från Revingehed, innebär dock självfallet stora olägenheter och kostnader, vartill kommer det opraktiska uti att ha regementet delat på två platser. Mera ändamålsenligt, då man ju faktiskt ej kan undvara den gamla mötesplatsen, vore ju att på våren, liksom förr, förlägga hela regementet till Revingehed, åtminstone intill dess förläggningen vid Lund ordnats. Därest truppens utbildning skall vara huvudsaken, är en sådan anordning den enda möjliga. Det blivande exercisfältets vid Lund lämplighet för sin uppgift erhöi en drastisk belysning genom senaste förläggningsskmissionens uttalande »om nödvändigheten av *grusning* å exercisfältet för dess användbarhet».

Med stöd av vad sålunda anförts får jag härmed värdsamt anhålla om kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för lantförsvarsdepartementet få framställa följande spörsmål:

1:o Anser statsrådet att, från övningssynpunkt sett, Södra skånska infateriregementets nuvarande förläggning är tillfredsställande ordnad

2:o) Om så icke är, vilka åtgärder ämnar statsrådet vidtaga för avhjälpande av de missförhållanden i fråga om nämnda regementes förläggning, vilka förefinnas?

Ifrågavarande anhållan blev på begäran bordlagd.

## § 11.

Vid föredragning härpå av ett från första kammaren ankommet protokollsutdrag, nr 116, innefattande delgivning av nämnda kammares beslut över dess första tillfälliga utskotts utlåtande nr 1, angående ändrad lydelse av § 3 mom. 2 i reglementariska föreskrifter för riksdagen beslöt andra kammaren hänvisa detta ärende till sitt femte tillfälliga utskott.

## § 12.

Anmälades och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelser:

nr 18, till fullmäktige i riksbanken, i anledning av verkställd granskning av riksbankens styrelse och förvaltning; samt

nr 19, till fullmäktige i riksgäldskontoret, i anledning av verkställd granskning av riksgäldskontorets förvaltning.

## § 13.

Till bordläggning anmälades:

konstitutionsutskottets utlåtande, nr 4, i anledning av väckt motion om införande i förordningen om kommunalstyrelse på landet av bestämmelse rörande förfarandet, när ordinarie ledamot av kommunal- eller municipalnämnd avgår före slutet av tjänstgöringstiden;

statsutskottets utlåtande, nr 17, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående beredande av medel till bestridande av kostnader, som avses i § 63 regeringsformen;

bankoutskottets memorial, nr 11, angående avskrivning av osäkra fordringar vid riksbankens huvudkontor och avdelningskontoret i Visby; samt

lagutskottets utlåtande, nr 14, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående skydd mot utmätning för viss del av gäldenärs inestående avlöning för allmän eller enskild tjänst eller inestående pension.

## § 14.

Justerades protokollsutdrag.

## § 15.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr	<i>Andersson</i>	i Stårte	under 10 dagar fr. o. m. den	1 mars,
»	<i>Åkerman</i>		» 2 » »	» 28 febr.,
»	<i>Andersson</i>	i Skrådene	» 9 » »	» 28 »
»	<i>Eronn</i>		» 4 » »	» 28 »
»	<i>Persson</i>	i Malmö	» 11 » »	» 1 mars,
»	<i>Olofsson</i>	i Ävik	» 4 » »	» 28 febr.,
»	<i>Gustafsson</i>	i Örebro	» den 28 febr.,	
»	<i>Odqvist</i>		» 2 dagar fr. o. m. den	29 febr.,
»	<i>Wiklund</i>		» 12 » »	» 29 »
»	<i>Leksell</i>		» 3 » »	» 27 »
»	<i>Zander</i>		» 2 » »	» 29 » och
»	<i>von Sneidern</i>		» 3 » »	» 27 » .

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 3,27 e. m.

In fidem  
Per Cronvall.