

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1917.

Första kammaren.

Nr 16.

## Onsdagen den 28 februari.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Vid föredragning av statsutskottets memorial nr 29, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om beredande av medel till bestridande av kostnader för tryggande av rikets neutralitet, godkändes den i detta memorial föreslagna voteringspropositionen.

Föredrogs, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran bevillningsutskottets betänkande nr 8.

Föredrogs ånyo första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 1, i anledning av väckta motioner angående åtgärder till förhindrande av abborrfiskets i Östersjön tillbakagång samt om vidtagande av åtgärder till skyddande av de matnyttiga fisksorternas bestånd i Sveriges fiskevatten.

Kammaren biföll vad utskottet i detta utlåtande hemställt; och skulle jämlikt § 63 riksdagsordningen detta beslut genom utdrag av protokollet delgivas medkammaren.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 17, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anordnande vid Skaraborgs regementes kasernetablissemang av gemensam tvättinrättning för de till Skövde förlagda truppförbanden;

nr 18, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ordnande av kavalleriets officersaspirantskolas förläggning å Ränneslätt;

nr 19, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående iordningställande av en skjutbana å Ränneslätt för Smålands husarregemente;

nr 20, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående åtgärder för tillgodoseende av vattenbehovet för Norrlands trängkår;

nr 21, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tillstånd för vaktmästaren vid generalintendentens expedition A. K.

Broms att för rätt att åtnjuta ålderstillägg tillgodoräkna sig viss tjänstgöring;

nr 22, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anläggning av skjutbana för Östgöta trängkår;

nr 23, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående tillämpningen av gällande bestämmelser om penningtillskott till värnpliktigt underbefäl vid repetitionsövning; samt

nr 24, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående tillämpningen av riksdagens år 1916 fattade beslut om krigstidshjälp.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Vid ånyo skedd föredragning av statsutskottets utlåtande nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fastställande av postverkets stat för driftkostnader år 1918, bifölls vad utskottet hemställt och lades den i slutet av utlåtandet gjorda anmälan till handlingarna.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fastställande av telegrafverkets stat för driftkostnader för år 1918 ävensom en i ämnet väckt motion.

Vad utskottet hemställt bifölls, och utskottets i slutet av utlåtandet gjorda anmälan lades till handlingarna.

Vid förnyad föredragning av statsutskottets utlåtande nr 27, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bidrag av telegrafverkets medel till Sveriges rikstelefonisters vilohemsförening, biföll kammaren vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande statsutskottets utlåtande nr 28, angående regleringen av utgifterna för kapitalökning i avseende å post- och telegrafverken samt statens järnvägar och vattenfallsverk.

### *Punkterna 1—3.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

### *Punkten 4.*

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen därom framställda förslag hade utskottet i nu föredragna punkt hemställt, att riksdagen måtte för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende för år 1918 anvisa ett reservationsanslag

av 12,500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1917 av tillgängliga medel utanordna beloppet.

Anslag för fortsatt utveckling av statens telefontjänst och telegrafväsende.  
(Förta.)

Greve Lagerbjelke: Herr greve och talman, mina herrar! Det förefaller anmärkningsvärt, att hela det här ifrågakvarande avsevärda beloppet å 12 1/2 miljoner kronor skulle redan under detta år kunna förskottsvis utanordnas. Angående anledningen härtill förekommer icke ett enda ord till motivering vare sig i den kungl. propositionen eller i statsutskottets utlåtande.

Detta förskottssystem är icke nytt för i år. Jag har i sådant avseende gått tillbaka till de fem sista åren beträffande tre av statens affärsdrivande verk, nämligen telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk. Vad angår telegrafverket framgår då, att av det anslag, som anvisades för år 1914, enligt riksdagens beslut skulle kunna förskottsvis utgå 86,96 %, varav uttagits 50 %. För år 1915 voro dessa siffror respektive 93,46 och 100 — således uttogs detta år hela det belopp, som kunde förskottsvis uttagas. För år 1916 kunde förskottsvis uttagas hela beloppet; därav uttogs dock endast 25,86 %. För år 1917 voro siffrorna respektive 96,55 och 86,21 %.

Beträffande de två övriga nämnda affärsdrivande verken tillämpas visserligen även förskottssystemet men icke i samma utsträckning. Vad angår statens järnvägar, voro för år 1914 siffrorna respektive 0,585 och 0 — d. v. s. intet uttogs i förskott; för år 1915 20,71 och 36,46; för år 1916 23,74 och 58,98; för år 1917 13,79 och 72,25 %.

För statens vattenfallsverk äro motsvarande siffror följande: för år 1914: intet i förskottsväg; för år 1915 respektive 22,94 och 41,18; för år 1916 41,81 och 66,67 och för år 1917 36,90 och 56 %.

Sammanföras nu dessa siffror för ifrågakvarande period, erhålles följande medeltalssiffror: för telegrafverket respektive 94,81 och 67,13 %; för statens järnvägar 14,90 och 56,72 % samt för statens vattenfallsverk 24,78 och 56,8 %.

Det synes mig, som om detta vore att väl mycket gå förskottsvägen och att detta nu tillämpade förfarande näppeligen kan sägas vara med god ordning överensstämmande. Jag anser för min del, att dessa frågor måste ordnas; och är det, särskilt beträffande telegrafverket så, att detta verk måste till löpande utgifter under ett föregående år använda de belopp, som äro anslagna till ett följande år, så måste detta ordnas på annat sätt.

Principiellt sett synes mig, att detta förskottssystem borde bringas ur världen. Det torde kunna ske genom antagande för löpande år av en tilläggsstat. I detta avseende har jag dock, herr talman, givetvis intet yrkande.

Herr S w a r t z: Oaktat den föregående ärade talaren icke gjorde något yrkande, kan jag ej låta hans uttalande stå alldeles obesvarat.

Han riktade sig egentligen emot det förskottsväsende, som under en följd av år gjort sig gällande inom de affärsdrivande verken och

*Anslag för fortsatt utveckling av statens telefon- och telegrafväsende.*  
(Forts.)

även i år kanske i större omfattning än eljest. Han önskade, att det skulle ordnas med bokföringen på ett annat sätt än som föreslagits. I den önskan tror jag, att vi kunna instämma litet var. Men den frågan är redan uppe, den är föremål för en kommittés handläggning, och vi hava all anledning antaga, att ett utlåtande och förslag snart kommer att avgivas av densamma --- kanske få vi förslag därom redan under riksdagen.

Det synes mig, som om detta vore en ordningssynpunkt, men icke en synpunkt, som har så synnerligen stor praktisk betydelse, ty den praktiska betydelsen består naturligtvis däri, att de affärsdrivande verken hava pengar, när de behöva dem. Var och en bör förstå, att det är något svårt för ett sådant verk att t. ex. i oktober eller november månad 1916 säga, vad man precis behöver 1918 och att icke få taga ett öre av det förrän 1918. Det går icke, när man skall sköta sin affär på ett förståndigt sätt, och det är väl ändå huvudsaken.

Vad särskilt beträffar telegrafverket, att de 12,500,000 kronorna äro utanordnade att gå ut i förskott under år 1917, så härleder det sig från ett förhållande, som existerade, innan riksstatens omläggning ägde rum år 1911. Förut skötte telegrafverket sina affärer självt och lånade upp pengar, när verket så behövde — och naturligtvis icke ett år i förväg, utan just när pengarna behövdes. När man så gick över till den bokföringen att taga in telegrafverket i riksstaten, måste man se till, att man kunde ordna förhållandena på samma sätt, d. v. s. att man ej lät ett år gå förbi, då telegrafverket icke hade någonting att röra sig med, vilket skulle hava blivit följden om man tillämpat den ordning, som den föregående ärade talaren önskade genomförd. Därför fick man lov att gå tillväga på detta sätt och har också gjort så. Om icke detta alltid sedan blivit använt i sin helhet under året, har även detta berott på affärssynpunkter. Det har visat sig, att det icke är lämpligt vid en viss tidpunkt att göra inköp; detta är förhållandet t. ex. just nu. Det exempel, som den föregående talaren anförde från år 1916, att det icke skulle hava använts mer än 26 % — vill jag minnas det var — ja, det berodde på de dyra anskaffningskostnaderna för koppar, man ansåg det icke vara värt kostnaden att lägga sig till med så mycket, man har pengarna reserverade i stället.

Att saken kommer att bokföringsmässigt så att säga — vilket synes vara den främsta synpunkten för den föregående talaren — kunna ordnas och, efter vad jag har anledning tro, kommer att ordnas genom något slags tilläggsstat till den av föregående riksdag beslutade staten för det löpande året, tror jag blir följden, och det går nog mycket bra. Men vad det praktiska beträffar smäller det ungefär lika högt, och jag kan icke annat än säga att med avseende å de affärsdrivande verken är det nödvändigt att ordna saken så som här har skett: någon annan form hava vi tillsvidare icke kunnat giva däråt.

Efter härmed slutad överläggning biföll kammaren vad utskottet i förevarande punkt hemställt.

*Punkten 5.*

*Anslag till  
nya byggnader  
och anlägg-  
ningar vid  
statens järn-  
vägar*

Med anledning av vad Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen i avseende å kapitalökning vid statens järnvägar föreslagit riksdagen hade utskottet i föreliggande punkt hemställt, att riksdagen måtte anvisa vissa närmare angivna anslag till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar m. m.

Greve Lagerbjelke: Herr greve och talman, mina herrar! Då frågan nu är före om anslag till nybyggnader vid statens järnvägar, må det tillåtas mig erinra om, att redan 1908 års riksdag beviljat ett anslag av 190,000 kronor till ombyggnad av Älvsjö järnvägsstation och till markförvärv därstädes. Av 1913 års riksdag har ett ytterligare anslag av 80,000 kronor beviljats för utvidgning av spårsystemet och uppförande av nytt stationshus vid samma station. Med anledning härav hava visserligen åtskilliga spårplaneringar för godstrafiken verkställt; men ännu kvarstår stationshuset; och spårplaneringarna för passagerartrafiken äro i all huvudsak desamma.

Uti motiveringen för 1913 års anslag yttras i den kungliga propositionen: »Frågan om utvidgning och ombyggnad av Älvsjö station har sedan flera år tillbaka stått på dagordningen, då nuvarande anordningar därstädes icke medgiva behörig trygghet för allmänheten vid passage till och från de olika banornas tåg samt vid tågmöten, och detta ogynnsamma förhållande har ökats i samma mån som trafiken växt.»

Sedan år 1913 har denna trafik ökat i betydlig grad. Passagerartrafiken vid Älvsjö station lär för närvarande vara den tredje i ordningen i riket. De otillfredsställande anordningar, varom redan 1913 års proposition talar, äro numera än betänkligare. Den ena olyckan efter den andra har inträffat; och torde det nog finnas ett sammanhang mellan dessa olyckor och de otillfredsställande anordningarna.

Nu har jag mig väl bekant, att anledningen till att i varje fall stationshuset ej blivit ombyggt och att en del andra anordningar ej blivit vidtagna är den, att statens järnvägar och Stockholms stad icke kunnat komma överens angående kostnaderna för utförandet av en underbyggnad under stambanan. Det synes mig dock som om dessa svårigheter borde kunna vara överkomliga och att denna fråga skulle kunna lösas genom ömsesidigt tillmötesgående. Jag har velat påpeka detta, då de svårigheter för trafiken som redan nu finnas vid Älvsjö station, äro avsevärda och alltmera ökas till fara för människors liv och lemmar.

Jag har, herr talman, intet yrkande.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, biföll kammaren vad utskottet i nu föredragna punkt hemställt.

*Punkterna 6 och 7.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkterna 8 och 9.*

Lades till handlingarna.

*Punkterna 10—22.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 23.*

Lades till handlingarna.

*Punkten 24.*

*Anslag till  
fortsättning av  
statsbanebygg-  
naden Sveg—  
Brunflo.*

I statsverkspropositionen hade Kungl. Maj:t i avseende å kapitalökning vid statens järnvägar föreslagit riksdagen, bland annat, att till fortsättning av statsbanan Sveg—Brunflo för år 1918 anvisa ett anslag, att utgå av lånemedel, av 2,500,000 kronor.

Utskottet hade i den nu föredragna punkten beträffande nämnda framställning anfört följande:

»Med det för år 1918 äskade anslaget är avsett att i huvudsak fullborda terrasseringsarbetena å hela banan samt framföra räsläggningen norrifrån till Sveg ävensom att i huvudsak färdigställa bangårdar och påbörja återstående husbyggnader. Av statsrådsprotokollet inhämtas emellertid, att Kungl. Maj:t ännu icke fattat beslut rörande sträckningen av banan i dess helhet. Kungl. Maj:t har väl bestämt, att banan — i stället för efter den ursprungligen avsedda s. k. Enskälalinjen — skall framdragas från Sveg till trakten av Överhogdal samt från Åsarne till Kvarnsjö. Däremot har Kungl. Maj:t förklarat sig vilja framdeles meddela beslut beträffande frågan om linjesträckningen mellan Överhogdal och Kvarnsjö. Chefen för civildepartementet har nämligen ansett, att innan beslut fattades angående linjesträckningen mellan sistnämnda båda orter, riksdagen borde sättas i tillfälle att yttra sig i frågan, detta emedan den av departementschefen förordade s. k. Tvärhoalinjen — även om de ursprungliga å-prisen användas såsom beräkningsgrund — skulle komma att medföra ett överskridande av den vid banans beslutande beräknade anläggningskostnaden med 123,000 kronor.

Genom anläggandet av Inlandsbanan har man avsett att vinna två huvudsyften: dels att ernå en utfartsväg från det inre Norrland till de sydliga delarna av riket, dels ock befrämja odling och kultur inom de av banan berörda områdena. Det är givet, att de båda intressena: att skapa en möjligast gen förbindelseled samt att tillgodose de lokala kommunikationsbehoven understundom måste råka i konflikt med varandra. Så har ock i det nu förevarande fallet skett. Genom det beslut Kungl. Maj:t fattat beträffande Inlandsbanans sträckning mellan Sveg och Åsarne har för denna bandel den senare synpunkten tillerkänts avgörande betydelse. Då så varit fallet, sy-

Anslag till  
fortsättning av  
statsbanebygg-  
naden Sveg—  
Brunflo.  
(Forts.)

nes det ock utskottet mest följdriktigt, att även beträffande bandelen mellan Överhogdal och Kvarnsjö den linje väljes, som berör den största folkmängden och de med hänsyn till såväl jordbruks- som skogsskötsel mest utvecklingsbara trakterna, d. v. s. Tvärhoalinjen. Den vägförlängning, som denna linje innebär i jämförelse med den s. k. Rätanslinjen, synes utskottet sakna betydelse, vare sig i fråga om körtid eller — och i än mindre grad — beträffande fraktsatser. Den högre driftkostnaden för den förra linjen torde ock kunna åtminstone delvis motvägas av ökade trafikinkomster. Vad slutligen angår den större anläggningskostnaden för Tvärhoalinjen synes densamma — om ock i och för sig ganska avsevärd — med hänsyn tagen jämväl till Inlandsbaneanläggningens omfattning och betydelse icke vara större än som kan anses motiverad av den vinst särskilt ur odlingssynpunkt, vilken med den ökade utgiften skulle ernås.

I enlighet med vad sålunda anförts har utskottet icke något att erinra mot, att statsbanan Sveg—Brunflo mellan Överhogdal och Åsarne framdrages i den av departementschefen förordade sträckningen.

Under uttalande härav hemställer utskottet, att riksdagen må till fortsättning av *statsbanan Sveg—Brunflo* för år 1918 anvisa ett reservationsanslag av 2,500,000 kronor.»

Vid förevarande punkt hade reservation avgivits av herrar *S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, A. Pers, F. V. Thorsson, K. V. Rydén, J. Ström, J. Olofsson* i Digernäs och *J. A. Ingvarson*, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Med det för år 1918 — — — — —  
123,000 kronor.

Genom anläggandet av Inlandsbanan — — — avgörande betydelse. Även om giltiga skäl må anses hava förelegat för att framdraga banan över Överhogdal i stället för över Enskåla, så följer enligt utskottets uppfattning icke härav, att linjen mellan Överhogdal och Kvarnsjö bör framdragas efter Tvärhoalinjen. De fördelar, som denna linjesträckning med hänsyn till de lokala intressenas tillgodo-seende kunna anses äga framför Rätanslinjen, synas icke utskottet vara av den betydelse, att de uppväga den ökning i anläggningskostnaden — med tillämpning av de å-priser, som användes vid den ursprungliga kostnadsberäkningen av banan uppskattad till 422,000 kronor — samt den vägförlängning — 3,5 kilometer — som Tvärhoalinjen skulle medföra i jämförelse med Rätanslinjen.

På nu anförda skäl har utskottet funnit sig böra förorda linjesträckningen över Rätan. Under sådana förhållanden har utskottet ansett en nedsättning kunna göras i det av Kungl. Maj:t för 1918 äskade anslaget med 300,000 kronor eller det belopp, varmed i runt tal — enligt de ursprungliga beräkningsgrunderna — anläggningen av Rätanslinjen skulle understiga den anläggningskostnad, från vilken man vid banans beslutande utgick.

Utskottet hemställer alltså, att riksdagen må till fortsättning av *statsbanan Sveg—Brunflo* för år 1918 anvisa ett reservationsanslag av 2,200,000 kronor.»

Anslag till  
fortsättning av  
statsbanebyggnaden  
Sveg—Brunflo.  
(Forts.)

Herr Lindblad, Anders: Herr talman, mina herrar! Såsom synes av utskottets utlåtande, har utskottet ej kunnat enas i denna punkt. Jag hör till dem, som hava reserverat mig till förman för Rätanlinjen, medan utskottets majoritet har följt Kungl. Maj:t och tillstyrkt Tvärhoalinjen.

Det är ju ofta så, att i smärre frågor är det svårare att uppnå enighet än i större, och för min del får säga, att jag ej betraktar denna fråga annat än som en mindre fråga i jämförelse med frågan om den s. k. Enskälalinjen, eller Hogdalslinjen, som av Kungl. Maj:t blivit fastställd. Hade frågan legat så, att det hade gällt Enskälalinjen å ena sidan och Hogdalslinjen i sin helhet å andra sidan, så tror jag, att det hade varit lättare att uppnå enighet inom utskottet, ty då hade nog utskottets majoritet kommit att följa kungl. järnvägsstyrelsen i dess förslag om Enskälalinjen som den mest fördelaktiga.

Nu är emellertid förhållandet det, att riksdagen år 1912 överlämnade åt Kungl. Maj:t att bestämma sträckningen av Inlandsbanan mellan Sveg och Brunflo. Då förelåg en Enskälalinje, som icke är densamma som den nu med den gröna färgen å kartan betecknade, utan den då föreliggande Enskälalinjen var något längre, och för övrigt företedde den vissa alternativa sträckningar. Kungl. Maj:t fick som sagt i uppdrag att bestämma om banans sträckning, och det har skett under fjolåret. Kungl. Maj:t har därvid, rörande viss del av banan, bestämt, att den skall gå från Sveg över Ytterhogdal upp till Överhogdal, så långt den svarta färgen på kartan anger. Därmed har enligt min mening den stora krok fastslagits, som gör att det sedermera icke blir så synnerligen stor skillnad mellan de övriga båda linjerna, Rätan eller Tvärhoa, om jag också anser, att man ej bör ytterligare förlänga sträckningen.

Den linje, Hogdalslinjen, som Kungl. Maj:t redan fastställt, skulle bli ungefär 17 kilometer längre än den nu av kungl. järnvägsstyrelsen föreslagna Enskälalinjen, med en ökad driftkostnad av cirka 70,000 kronor pr år. De linjer det nu gäller, Tvärhoa-respektive Rätanlinjen, ligga så till, att Rätanlinjen blir 3,5 kilometer kortare än linjen över Tvärhoan och är i årliga driftkostnader 15,000 kronor billigare. Dessutom kommer Tvärhoalinjen att i anläggningskostnad draga ett belopp, som med 422,000 kronor överstiger det för Rätanlinjen. Det är således en ganska avsevärd höjning i anläggningskostnaden det här gäller, om man bestämmer sig för Tvärhoalinjen i stället för Rätanlinjen. Kommer så därtill ökningen med 15,000 kronor i driftkostnaderna, kan jag för min del icke finna annat än att man nu borde gå den kortaste vägen, även om man förut har gjort en stor krök och det således kunde tyckas, att när man gjort den ena kröken, kan man göra den andra också.

Kungl. järnvägsstyrelsen har under hela tiden fasthållit vid Enskälalinjen såsom den riktigaste för en genomgångsbana sådan som Inlandsbanan. Generalstabschefen har också i sitt utlåtande år 1912 starkt betonat, att man måste taga hänsyn till den kortaste sträckan framför allt, och även sedermera har han framhållit dessa



synpunkter, ehuru han ej haft något att invända mot vare sig Rätan- eller Tvärhoalinjen, sedan man en gång valt Hogdalssträckningen. Jag kan, som sagt, icke finna, att några starka skäl anförts för att man så avgjort skulle föredraga Tvärhoalinjen framför Rätanlinjen. Man har visserligen sagt, att genom att välja linjen över Tvärhoan kommer man fram till de byar, vilka Enskälalinjen i norr avsåg att genomlöpa och att dessa byar äro ur jordbrukssynpunkt de förnämsta. Men det har knappast framgått av de handlingar vi haft att döma efter, att någon så väsentlig skillnad på jordbruksmöjligheterna mellan dessa byar och de trakter, där Rätanlinjen skulle komma att gå fram, föreligger. Tvärtom synes svenska mosskulturföreningen, som gjort undersökningar därstädes, anse att det är ungefär samma jordbruksmöjligheter vid Rätanlinjen som vid Tvärhoan.

*Anslag till  
fortsättning av  
statsbanebygg-  
naden Soeg-  
Brunflo.  
(Forts.)*

Ytterligare har man framhållit, att ur skogsbrukssynpunkt skulle vissa fördelar vara förenade med Tvärhoalinjen, och det kan vara möjligt att en eller annan sådan fördel finnes. Det vågar jag ej bestämt bestrida. Det påstås, att skogen i Tvärhoatrakten är sparad, och att detta berott på svårigheter ur kommunikations- och transportsynpunkter. Men även med Rätanlinjen skulle man komma så pass nära här ifrågavarande trakter, att dessa möjligheter för skogsbruket icke vore alldeles uteslutna. Det skulle för övrigt kanske icke skada, att skogsavverkningen ej toge alltför snabb utveckling i de trakter, där det ännu finns en liten smula skog kvar!

Vidare har man anført befolkningens mängden såsom ett skäl, men ur denna synpunkt spelar det så ofantligt liten roll, om det blir Rätanlinjen eller Tvärhoalinjen, som kommer till utförande, att det åtminstone ej kan utgöra något nämnvärt skäl.

I det stora hela har också motiveringen i Kungl. Maj:ts proposition varit synnerligen vag. Järnvägsstyrelsen har likaledes varit synnerligen vag i sitt bedömande av båda dessa sträckningar, emedan den hållit fast vid Enskälalinjen.

Under sådana förhållanden, då motiveringarna för den ena och den andra linjen icke ge starka skäl för den ena eller andra av dessa linjer, synes det mig, att staten ej bör kosta på en så stor summa som 422,000 kronor mera i anläggningskostnader och dessutom taga den högre årliga driftkostnadsökningen, då Inlandsbanan i sig själv blir ganska dyrbar och dessutom väl knappast under långa tider framåt — det äro vi väl medvetna om — kan förränta det kapital, som blir nedlagt i densamma.

Jag anser således, att Rätanlinjen, ur de synpunkter jag anført, har företräde framför Tvärhoalinjen. Jag beklagar bara, att det ej är möjligt för riksdagen att avgöra frågan om Enskäl- eller Hogdalslinjen, ty det är däri enligt min mening det väsentliga felet ligger; den stora kröken är redan gjord.

Jag kan dock förstå hur chefen för civildepartementet kunnat komma till sin uppfattning om Hogdalslinjen. Det är ju klart, att den befolkning, som bor däruppe, har behov av att få järnvägen så nära sig som möjligt, och att den trycker på så mycket som möj-

Anslag till  
fortsättning av  
statsbanebyggnaden Sveg—  
Brunflo.  
(Forts.)

ligt för att få den linje, den helst önskar. Så har även förhållandet varit nu sedan en gång Hogdalslinjen blivit vald. Befolkningen därstädes är säkerligen tillfredsställd över, att den fått järnvägen dragen åt sitt håll. Men nu har striden uppblussat mellan å ena sidan Rätanbefolkningen och å andra sidan Tvärhoabefolkningen. Statsutskottets ledamöter hava haft besök av representanter för båda de olika intressena, och det har framförts synpunkter från båda hållen, som naturligtvis hava varit avsedda att giva skäl för den ena linjens företrädare framför den andra. Att man därvidlag har i åtskilliga fall gått till överdrift, tror jag vi alla kommit under fund med, som haft samtal med dessa representanter.

För min del anser jag emellertid, som sagt, att om man bestämt sig för en krök, som är ganska betydande, som förlänger banan och gör den mera otillgänglig såsom genomgångsbana, så böra vi ej göra ytterligare en krök och därpå nedlägga de kostnader som angivas i den kungl. propositionen och som förut omnämnts.

Herr talman, på dessa skäl yrkar jag bifall till reservationen.

Herr statsrådet v o n S y d o w: Herr greve och talman, mina herrar! Som herrarna finna gäller valet emellan Tvärhoa- och Rätanslinjerna.

Den föregående talaren har ställt denna fråga i belysning av sakens förhistoria; och i det avseendet ger jag honom rätt; man bör i viss mån taga hänsyn härtill.

Järnvägsstyrelsen hade, som kanske är herrarna bekant, när det gällde att bestämma Inlandsbanans sträckning mellan Sveg och Åsarne, framlagt förslag om att framdraga linjen enligt principen kortaste vägen mellan två punkter, med andra ord den s. k. Enskälalinjen.

Emellertid framfördes med mycken styrka krav på att gå en omväg och bygga den s. k. Hogdalslinjen över Ytter- och Överhogdal samt Rätan till Kvarnsjö. Järnvägsstyrelsen hade enligt min mening anfört mycket starka skäl för sin uppfattning, men så hade ock representanterna för Hogdalslinjen gjort. För min del var jag synnerligen tveksam och fann därför angeläget att före det slutliga valet genom ett besök i dessa trakter skaffa mig en personlig uppfattning av förhållandena. Eftersom den föregående ärade talaren gått så pass djupt in på frågan om de båda olika linjernas, Enskälalinjens och Hogdalslinjens, fördelar och nackdelar, skall jag be att få förklara min ställning.

Enskälalinjen var 17 kilometer kortare än Ytterhogdalslinjen, men anläggningskostnaden var omkring 200,000 kr. dyrare. Däremot blev driftkostnaden billigare på Enskälalinjen, omkring 70,000 kr. Mot detta vägde, att Enskälalinjen på ungefär 50 kilometer av sin sträckning gick fram genom fullständig ödemark. På ungefär 30 kilometer av sträckningen låg linjen 500 meter över havet. Det är således uppenbart, att den växtlighet, som där kan ifrågakomma, är jämförelsevis ringa. Å andra sidan visade det sig, att de skönmalningar som gjorts från byarna omkring Ytter- och Överhogdal

icke voro alltför överdrivna. Det är en gammal kulturbygd med stora utvecklingsmöjligheter. Genom att välja denna linje skulle man också gynna trakten omkring Älvros, som icke är så obetydlig. Dessutom måste man taga hänsyn till möjligheterna för kommunikationsnätets blivande utveckling i dessa trakter. Det är fråga om att bygga en järnväg från Ljusdal upp genom Ljusnans dalgång, och det är lättare att anknyta en sådan vid Ytterhogdal än vid Sveg. Ser man längre fram i tiden och tänker sig en anknytning med norra stambanan, går genaste vägen från Ytterhogdal till Ange. Dessutom är att märka att, oaktat längdskillnaden mellan Enskälalinen och Ytterhogdalslinjen såsom nämnt utgör omkring 17 kilometer, skillnaden i gångtid för ett persontåg icke blir mer än tio minuter. Och beträffande driftkostnaderna tror jag, att man på Ytterhogdalslinjens creditsida måste lägga de ökade inkomster av trafiken, som den större befolkningen måste medföra. I detta avseende har icke någon beräkning kunnat göras.

Efter mitt besök på platsen övergav jag min tvekan och fann övervägande skäl tala för Ytterhogdalslinjen. Det är sant, att Inlandsbanan är avsedd att bli en ny genomgående förbindelseled, men å andra sidan måste man tänka på den icke mindre betydelsen av denna bana såsom skapande odling och kultur i öde bygder; och i detta avseende måste givetvis Enskälalinen stå tillbaka; på 50 kilometer av dess sträckning går den genom fullständig ödemark. I övre delen av Enskälalinen ligga emellertid en hel del byar, framför allt den mycket betydelsefulla Klövsjö by samt Nederhögen, Söderhögen och Kloksåsen och vidare, fast i mindre mån berörd, Bryngelhögen. Vid mitt besök däruppe fann jag det rätt bekymmersamt, om dessa byar skulle alldeles gå miste om de kommunikationer de beräknat. Efter överläggning överenskom man om att försöka komma fram en annan linje, som på en gång tillgodosåge Ytter- och Överhogdalsbygden och de bebyggda trakterna av Enskälalinen. Av denna anledning gavs order om undersökning av den s. k. Tvärhoalinjen.

Till nackdel för Tvärhoalinjen talar givetvis, att den är 3,5 kilometer längre. Detta spelar dock icke den roll man tror, då gångtiden för persontåg endast är tre minuter längre å denna linje än å Rätanslinjen, och i avseende på frakter blir praktiskt taget icke någon skillnad mellan de båda linjerna. Byggnadskostnaderna återigen beräknas bli 422,000 kr. högre för Tvärhoalinjen. Emellertid får man icke fästa sig så mycket vid denna isolerade siffra. Man måste också tänka på huru vägförhållandena äro anordnade. Här löper för närvarande en landsväg från Klövsjö över Utanbergsvallen till Rätan och vidare — fastän icke utsatt på denna karta — har byggts en väg från Nederhögen och Söderhögen över Kloksåsen till en tilltänkt station på Tvärhoalinjen. Vidare finnes en ny visserligen backig, men fullt modern landsväg från Klövsjö till Rätan, skärande Tvärhoalinjen ungefär vid den tilltänkta stationen. Landsvägsförhållandena äro sålunda fullt ordnade för en linje i Tvärhoans dalgång. Går man återigen fram efter Rätanslinjen, blir följden

*Anslag till  
fortsättning av  
statsbanebyggnaden Sveg—  
Brunflo.*  
(Forts.)

*Anslag till  
fortsättning av  
atsbanebygg-  
naden Sveg—  
Brunflo.  
(Forts.)*

en rätt så betydande landsvägsbyggnad. För närvarande går genast vägen från Klövsjö till närmaste station på Rätanslinjen fram till Åsarne. Denna väg är utomordentligt backig och ålderdomlig och måste omläggas. En beräkning, som jag låtit uppgöra i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, stannar vid en kostnad av ungefär 200,000 kr. Det sannolika alternativet torde dock icke vara att den vägen ombygges, utan att en ny väg anlägges till Kvarnsjö. Denna nya väg, som måste dragas omkring Sloberget, blir omkring 15 kilometer lång och drager en kostnad icke understigande 150,000 kr. Dessutom torde det för att icke Bryngelhögen skall få för lång omväg till Rätan, bliva nödvändigt att bygga en väg till hållplats på Hogdalslinjen, vilken väg av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen approximativt beräknats till ungefär 80,000 kr.

Enligt min uppfattning bör man se till, vilka kostnader för det allmänna i dess helhet den ena eller andra linjen kan draga med sig. Då kommer man till en merkostnad icke överstigande ungefär 200,000 kr. för Tvärhoalinjen. Om man dessutom tänker sig att denna linje ingår som ett led i hela den stora Inlandsbanan, blir merkostnaden en utomordentligt liten bråkdel. Inlandsbanan från Sveg till Gällivare beräknas kosta omkring 63 miljoner kr., och vad är 200,000 kr. av denna summa?

Om man tar hänsyn till bosättningsförhållanden, lider det intet tvivel om att Tvärhoalinjen tillgodoser en större befolkning än Rätanslinjen. De siffror, som parterna hava framlagt, äro nog överdrivna. Intressenterna för Tvärhoalinjen anse, att den skulle tillgodose ungefär 1,400 människor, under det att den andra linjen skulle tillgodose något över 800. Om man fäster sig vid de siffror, som äro mest auktoritativa, de som järnvägsstyrelsen framlagt, skulle Tvärhoalinjen under alla förhållanden tillgodose en folkmängd något över 400 människor större än Rätanslinjen.

De två huvudplatserna, som konkurrera om kommunikationsintresset, äro byarna Klövsjö och Rätan. Klövsjö by har en befolkning av 7—800 personer. Den är en typisk jordbruksby med mycket stora utvecklingsmöjligheter och med en tydligen mycket företagsam och energisk befolkning. Jag kan som ett exempel nämna, att man byggt en kraftstation för en kostnad av 300,000 kronor och för 600 hästkrafter. I stugor och ladugårdar har man elektriskt ljus. Omkring Klövsjö finnas rika kalkberg, som endast vänta på tillräckliga kommunikationer för att exploateras. Jorden omkring Klövsjö ligger på kalkhaltig grund och är således i jordbrukshänseende vida överlägsen Rätans. Rätan har en befolkning av 500 å 600 personer. Den har karaktären av en mindre handelsplats utan större jordbruk; den gör icke alls samma intryck av i utveckling stadd bygd som Klövsjö. De övriga orter, som skulle tillgodoses genom Tvärhoalinjen, äro Nederhögen, Söderhögen, Kloksåsen och Bryngelhögen. Böle har ungefär samma intresse av den ena och den andra linjen.

Redan av vad jag sagt framgår, att jag anser förhållandena ur jordbrukssynpunkt vida gynnsammare för Tvärhoalinjen än för

Rätanslinjen. Landsvägen från Överhogdal till Rätan löper tämligen nära efter själva järnvägslinjen; den går fram genom sandmoar och stenbunden mark i en jämförelsevis trång dalgång. Tvärhoalinjen går i stort sett genom en mera öppen bygd, delvis ligande på kalkgrund. Jag tror, att jag kan rätta ett missförstånd från den föregående ärade talarens sida. Den utredning som gjorts, gick nog ej ut på, att det skulle vara bättre myrar utefter Rätanslinjen än Tvärhoalinjen, utan tvärtom.

*Anslag till  
fortsättning av  
statsbanebyggnaden Svege—  
Brunflo  
(Forts.)*

Så är det skogsförhållandena. Ser man endast på arealen skogsmark, skulle förhållandena omkring de båda linjerna kunna jämföras, men därvid är att taga i betraktande, att Rätanslinjen har haft synnerligen goda flottledsförhållanden. Det har gjort, att man utefter Rätanslinjen redan i väsentlig grad tagit skogen i anspråk. Kolning kan icke heller ske i stor omfattning. Helt annat är förhållandet med Tvärhoalinjen. Flottleden där är sämre, flottningsskostnaderna högre. Skogen är mera sparad, och framför allt är det större tillgång på kolvirke utefter denna linje.

Om man ser på avståndsförhållandena, skulle Rätan i båda fallen bli väl tillgodosedd. Däremot är avståndet mellan Klövsjö och Rätans kyrkby 24 kilometer, till en station vid Rätan är det 22 kilometer från Klövsjö. Om man återigen lägger stationen vid Tvärhoalinjen vid Utanbergsvallen, får man ungefär lika långt till stationen. Klövsjö får 13 kilometer och Rätan 11 kilometer. Det tycker jag är en avsevärd omständighet att taga i betraktande, att man någorlunda delar lika mellan de olika intressena. Man skipar större rättvisa genom Tvärhoalinjen än genom Rätanslinjen. Just med hänsyn härtill och just emedan Klövsjö haft rätt så grundade förhoppningar att bli i större utsträckning tillgodosedd än nu, synas mig alla skäl ur både rättvisans och utvecklingens synpunkt tala för, att kammaren följer statsutskottets majoritet och sålunda beslutar sig för Tvärhoalinjen.

Herr Kvarnzelius: Herr talman, mina herrar! Ehuru det icke lär tjäna mycket till att tala för något annat förslag än utskotts-majoritetens, ber jag, herr talman, dock få säga några ord till förmån för reservationen.

Först vill jag då göra den anmärkningen, att det förefaller mig av herr civilministerns anförande, såsom om den egentliga anledningen till Kungl. Maj:ts förord för Tvärhoalinjen vore den, att sedan Kungl. Maj:ts förslag att draga järnvägen över Överhogdal hade gjort befolkningen där uppe utefter Tvärhoalinjen ledsen, ville Kungl. Maj:t i någon mån gottgöra detta genom att göra en krök åt andra hållet för att tillgodose dess intressen. Ja, det kan väl vara ett skäl, men icke kan detta vara ett tillräckligt skäl. Jag kan icke finna att vad som i övrigt blivit anfört till förmån för Tvärhoalinjen, är tillräckligt bärande, för att man på den grund bör onödigtvis ge ut, närmare en halv miljon kronor mer, än vad förhållandet skulle bli, ifall man väljer Rätanslinjen. Av utskottsutlåtandet ser det ju ut, som om grupperingen för de olika sträckningarna skett efter rent

Anslag till  
försättning av  
statsbanebygg-  
naden Sveg—  
Brunflo.  
(Forts.)

politiska linjer, vänster och höger, då det endast är åtta vänstermän som reserverat sig. Så är emellertid icke förhållandet. Det är uppenbarligen icke någon politisk fråga. Vi hade inom utskottet högermän med oss i voteringen på den sidan, som förordade Rätanslinjen ehuru de icke funnit anledning reservera sig.

Vid behandlingen av frågan i utskottet gjorde sig en mycket stor tveksamhet gällande bland förespråkarna för de olika sträckningarna av banan. Jag hoppas att icke någon av utskottets ärade ledamöter tar anstöt utav att jag omnämner detta. Jag kan säga, att jag sällan hört argumentationen å ömse sidor framföras med sådan tveksamhet, som förhållandet var, när detta ärende diskuterades, i det nästan samtliga talare betygade, att det icke var någon stor fråga samt att de voro mycket tveksamma, om den ena eller den andra linjens företräden. En ledamot talade visserligen entusiastiskt för Tvärhoalinjen, men när man anmärkte på den saken, sade han: »Om jag icke får tala entusiastiskt, kan jag inte tala alls.»

Den nakna verkligheten är den, att därest man följer Kungl. Maj:ts och statsutskottets linje, har man ådragit statsverket en ökad kostnad av 422,000 kronor. Det är icke en så liten summa, att den alldeles får lämnas ur räkningen.

Jag undrar, om det för övrigt kan vara riktigt, att använda den bevisföring, som statsutskottet och även herr civilministern gjorde, när de ställt denna siffra i relation till kostnaden för hela Inlandsbanan. Ja, vill man ytterligare förenkla betydelsen av siffran, varför icke taga hela statsbanenätet med? Det vore en ännu kraftigare argumentation, så vitt jag förstår.

Den riktiga jämförelsen är emellertid om man jämför den ökade kostnaden med kostnaden för sträckningen Ytterhogdal—Åsarne, som det här är fråga om och då, ser till, vilken procent av anläggningskostnaden de 422,000 kronorna utgör. Man kommer onekligen till mycket underliga felslut annars, om man icke tager detta till utgångspunkt för ett bedömande av skillnaden. Därtill kommer ytterligare en ökning i driftkostnaden på 15,000 kronor. Kapitaliserat gör detta 300,000 kronor. Det är icke heller alldeles betydelselöst, för att icke nämna den längre sträcka, som man därigenom får, ehuru jag medger, att en ganska obetydlig tidsförlust därav uppstår.

Det är dessa skäl tillsammans, som gjort, att jag i valet mellan dessa två linjer gått med dem, som förorda Rätanslinjen, och jag kan icke se, att man genom att bifalla statsutskottets hemställan i någon som helst högre grad befämjar kulturutvecklingen, än om man med besparande av dessa 422,000 kronors kostnadsökning går på Rätanslinjen.

Jag ber därför få yrka bifall till reservationen.

Herr L a m m: Herr talman! Då jag ställt mig på samma ståndpunkt som statsutskottets majoritet, skall jag endast säga helt få ord. Den siste ärade talaren sade, att det var med en viss tvekan, som man argumenterat från båda hållen, och den förste ärade talaren framhöll även, att det icke var någon vidare stor och betydelsefull

fråga, utan en mindre fråga, om vilken meningarna kunde vara delade. Nu kommer ju den omständigheten till, att i statsutskottet, så vitt jag vet, icke fanns någon som hade en personlig uppfattning av frågan och var inne i förhållandena, genom att han kände till trakten där uppe, så att man i det fallet kunde hava något deciderat omdöme. Jag är fullt övertygad, att om vi hade haft en så utförlig redogörelse, som herr statsrådet nu lämnat oss i frågan, hade reservanternas antal blivit än mindre.

*Anslag till  
fortsättning av  
statsbanebygg-  
naden Sveg-  
Brunflo.*

(Forts.)

Jag kan till det anförda knappt tillägga något, då denna redogörelse var så utförlig, att jag är övertygad därom, att den som icke låter övertyga sig av dessa skäl, den låter över huvud taget icke övertyga sig. Detta tycktes mig vara fallet med den sista ärade talaren. Av hans anförande kunde jag icke få fram något bärande skäl, varför man skall välja Rätanslinjen, utom det skälet att den är billigare och kortare. Ställer man sig principiellt på denna ståndpunkt, förstår jag den, men för mig är det icke möjligt att intaga den ståndpunkten. Jag har nämligen ansett, att även kultursynpunkter i detta fall böra få spela in. Det var därför och då jag litade till, att Kungl. Maj:t hade suttit inne med mest objektivitet och omdöme i frågan, som jag anslöt mig till Kungl. Maj:ts uppfattning.

Jag ber att få yrka bifall till statsutskottets hemställan.

Herr Berglund: Herr talman, mina herrar! Om man vill bedöma, vilken av dessa två linjer, Tvärhoalinjen eller Rätanslinjen man bör välja, tror jag det är klokt att försiktigt upptaga de framställningar, som från olika håll gjorts. Det har varit massor av sådana framställningar, och i var och en har man talat för sin linje och framhållit dess fördelar gentemot den andra. Jag tror som sagt, att man bör med mycken försiktighet upptaga dessa bygdesynpunkter, om jag får kalla dem så. Då järnvägsstyrelsen i fjol i augusti kom in med förnyad utredning rörande dessa linjer, den västra och den östra linjen, förordade järnvägsstyrelsen den västra eller Enskälalinjen. Kungl. Maj:t fann dock, att en del kulturintressen skulle bättre tillgodoses av den östra, Överhogdalslinjen, och bestämde då, att banan skulle gå över Överhogdal, men ville överlämna till en senare tidpunkt bestämmandet av den övriga sträckan. Kungl. Maj:t förordar nu den s. k. Tvärhoalinjen. Varför? Jo, Kungl. Maj:t grundar sitt förslag på, att jordbruksförhållandena vid Tvärhoalinjen skulle vara bättre än vid Rätanslinjen, och att den förra linjen jämväl skulle beröra en del ur odlingssynpunkt betydelsefulla byar där uppe. Utan att taga något parti eller anlägga s. k. bygdesynpunkter på frågan tror jag, att man bör lägga en annan rent nationalekonomisk synpunkt på saken. Man har framhållit, att jordbruksförhållandena vid Tvärhoalinjen skulle vara så mycket bättre. Det har under behandlingen i utskottet dock framhållits från personer, som varit där uppe, att det visserligen finnes stora myrar där, men att dessa äro mycket grunda och belägna på stenbotten, varigenom det icke bleve mycket bevänt med jordbruket. Det har officiellt framhållits till förmån för Rätanslinjen, att vid denna linje skulle

Anslag till  
fortsättning av  
statsbanebygg-  
naden Sveg—  
Brunflo.  
(Forts.)

skogstillgången vara betydligt större. Skogstillgången skulle till sitt ungefärliga taxeringsvärde utgöra för Rätanslinjen 480,500 kronor. Under det skogstillgången för Tvärhoalinjen skulle belöpa sig på 287,700 kronor, därav mer än hälften tillhör ett enda bolag. Jag vill icke göra mig till domare mellan de olika ortsintressena; jag tror de kunna taga varandra i handen.

Men för mig ställer sig saken så: Skall man för att tillgodose ett tämligen tvivelaktigt intresse förlänga banan 3 1/2 kilometer och dessutom giva den ett sämre läge. Banan kommer nämligen då att ligga 24 meter högre än Rätanslinjen. Man får lyfta varje last 24 meter högre, såväl tomma som lastade vagnar. Det har från en del håll talats om driftkostnaderna. Jag skall be att få nämna ett par siffror, som jag nyss fick, vilka visa, den verkan driftkostnaderna kunna hava. Under år 1916 uppgick bruttot av driften vid statsjärnvägarna till 150 miljoner kronor; under 1915 uppgick detta brutto till 118 miljoner kronor. Således ett brutto för 1916, som var 32 miljoner högre än för 1915. Men vad var driftens netto? Jo, nettot för 1916 belöper sig till 24,6 miljoner, men för 1915 var det 27,5 miljoner. Alltså hade man trots ett brutto av 32 miljoner mer ett netto, som var 2,900,000 kronor mindre för år 1916 än för 1915. Därav kan man se, vad driftkostnaderna innebära.

Vilja nu herrarna kosta på Tvärhoalinjen 422,000 kronor mer för att få en stor krök på banan och vidare ge den en sämre trocé, vartill kommer, att driftkostnaderna fördras för all framtid, och detta för att tillgodose ett ortsintresse, som dock, säga vad man vill, är av tvivelaktig beskaffenhet?

Då jag tror att man på en genomgångsbana så litet som möjligt bör göra krokar, ber jag få förena mig i reservationen, varigenom anslaget nu nedsättes med 200,000 kr. Jag anser, att dessa penningar kunna användas på ett mycket bättre sätt än genom att tillgodose ett ortsintresse.

Herr Ekman, Carl Gustaf: Jag skall för min del yrka bifall till statsutskottets hemställan. Den siste ärade talaren uttryckte vissa tvivel om, att Tvärhoalinjen och markerna där omkring erbjöde bättre odlingsmöjligheter än Rätanslinjen. Jag ber i detta avseendet få hänvisa till mosskulturföreningens yttrande i frågan, i vilket ingår följande passus beträffande Tvärhoalinjen: »Det råder intet tvivel om, att det här är fråga om särdeles godartade odlingsmarker.» — Det förefaller mig, som om ett sådant yttrande dock borde tillmätas betydelse vid frågans bedömande.

En talare på Medelpadsbänken har betonat, att det här är fråga om en kostnadsökning på 442.000 kronor eller i runt tal en halv miljon för Tvärhoalinjen. Jag ber däremot få erinra om en sak, som också blivit förut betonad, nämligen att man får tänka på, att med den landsvägsanläggning som Rätanslinjen nödvändiggör och vilken landsvägsanläggning också staten får bidraga till, resulterar det hela i en skillnad av endast ungefär halva det nämnda beloppet.

Jag ber att få yrka bifall till statsutskottets hemställan.



Herr S w a r t z: Jag skall endast tillåta mig att i full anslutning till vad från statsrådsbanken yttrats få yrka bifall till statsutskottets hemställan.

*Anslag till  
fortsättning av  
statsbanebyg-  
naden Sveg-  
Brunflo.*

(Forts.)

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i den nu under behandling varande punkten hemställt och vidare därpå att kammaren skulle antaga det förslag, som innefattades i den av herr Kvarnzelius m. fl. vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen sig anse den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 28 punkten 24, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Kvarnzelius m. fl. vid punkten avgivna reservation.

Vid slutet av den häröver anställda omröstningen befunnos rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 84;

Nej — 37.

*Punkterna 25—27.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkterna 28 och 29.*

Lades till handlingarna.

*Punkterna 30—34.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 35.*

Lades till handlingarna.

*Punkten 36.*

Utskottets hemställan bifölls.

*Första kammarens protokoll 1917. Nr 16.*

*Punkten 37.*

Lades till handlingarna.

*Punkterna 38—41.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 42.*

Lades till handlingarna.

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkanden:

nr 6, i anledning av väckt motion i fråga om taxering till bevillning av växande skog m. m.; och

nr 7, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående införande av särskild progressiv beskattning å ogifta personer och makar med högst två barn.

Vad utskottet i dessa betänkanden hemställt bifölls.

Vid förnyvad föredragning av bankoutskottets memorial nr 11, angående avskrivning av osäkra fordringar vid vissa riksbankens avdelningskontor, bifölls vad utskottet i detta memorial hemställt.

*Ang. det pågående arbetet för en strafflagsreform.*

Föredrogs ånyo lagutskottets utlåtande nr 8, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om det pågående arbetet för en strafflagsreform.

Till lagutskottet har hänvisats en i andra kammaren av herr *Lindhagen* väckt motion, nr 19, däri motionären hemställt,

»att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla att vid nu pågående arbete för en strafflagsreform måtte uppmärksammas:

1) att strafflatituderna för brott ej höjas utöver de i gällande lag stadgade, utan snarare särskilt straffmaxima i ett flertal fall väsentligen minskas;

2) att brottsarterna icke utan påtaglig nödvändighet ökas och att således förslaget om att även försök till brott hädanefter bör i stor utsträckning straffas lämnas utan avseende;

3) att särskild försiktighet iakttages att uttryck för åsikter, framgångna ur ett ej klandervärt sinne, icke ytterligare komma in under strafflagen eller äventyra högre straff än nu, utan att gällande strafflag snarare i erforderliga fall reformeras i motsatt riktning;

4) att straffrättsdomare erhålla såvitt möjligt någon utbildning, ägnad att giva dem den erfarenhet, sociala insikt och medkänsla, som måste fordras för att sitta till doms över medborgares liv, frihet, ära och egendom.»

Utskottet hade i nu föredragna utlåtande på anförda grunder hemställt, att ifrågavarande motion icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Ang. det på-  
gående arbetet  
för en straff-  
lagsreform.

(Forts.)

Reservation hade avgivits av utom annan herr *Lindhagen*, som hemställt, att motionen måtte av riksdagen bifallas.

Herr Ström: Herr talman! Det är med en ganska stor beklämning, som jag tagit del av utskottets utlåtande i denna fråga. Utskottet synes mig vara ganska ointresserat av denna viktiga sak. Jag anser för min del det vara av en alldeles utomordentlig betydelse att åt denna sak ägnas den allra största uppmärksamhet redan på detta förberedande stadium. Jag ställer detta i sammanhang med vad jag redan förut påpekat i denna kammare, nämligen att det, enligt mitt förmenande, härskar en reaktionär strömning på skilda områden i vårt land, vilken också tagit sig uttryck vid behandlingen av denna motion. Det är ju världskrig och man kan under sådana förhållanden icke tänka sig, att humaniteten skall sitta i högsätet, men så mycket torde man väl ändå haft rätt att förvänta, att det vid förberedningen av en strafflagsreform icke skulle framföras principer, som strida t. o. m. mot den smula humanitet som förut i detta avseende tillämpats.

Nu vill jag för min del icke säga annat än att det i det Thyrenska utkastet till en ny strafflag också finnes många tänkvärda uppslag, men den *allmänna tendensen* synes mig i alla fall gå i reaktionär riktning, i en riktning, som icke ökar humaniteten utan motsatsen. Det borde, synes det mig, vara angeläget, att, när man sett i vilken riktning denna utredning går, riksdagen på ett tidigt stadium sade ifrån, att den icke kan följa med på dessa vägar, som leda i vissa fall till ökad inhumanitet och i vissa fall till t. o. m. barbari.

Herr Lindhagen har i sin motion i fyra punkter angivit vad han anser vid nu pågående arbete för en strafflagsreform böra uppmärksammas, nämligen först: »att strafflatituderna för brott ej höjas utöver de i gällande lag stadgade, utan snarare särskilt straffmaxima i ett flertal fall väsentligen minskas». Man kan inte annat än instämma med honom däruti, att man väl borde se till att strafflatituderna icke höjas, då de äro så höga som de i många fall redan äro.

Vidare anser motionären i andra punkten böra uppmärksammas:

»att brottsarterna icke utan påtaglig nödvändighet ökas och att således förslaget om att även försök till brott hädanefter bör i stor utsträckning straffas lämnas utan avseende.» Om principerna i Thyrenska utkastet skulle godkännas innebär det ingenting annat än införande av ett ofantligt ökat antal brottskategorier, och det kan väl icke vara rimligt att förfara på detta sätt.

I tredje punkten säger motionären att det bör uppmärksammas: »att särskild försiktighet iakttages att uttryck för åsikter, fram-

Ang. det pågående arbetet för en strafflagsreform.  
(Forts.)

gångna ur ett ej klandervärt sinnelag, icke ytterligare komma in under strafflagen eller äventyra högre straff än nu, utan att gällande strafflag snarare i erforderliga fall reformeras i motsatt riktning.» Här synes det mig att de allra mest betänkliga synpunkter kommit fram i det Thyrénska utkastet, och om de skulle godkännas, skulle det betyda ett väsentlig avsteg från de frihets- och rättsgrundsatser som förut varit åtminstone formellt gällande.

Slutligen anser motionären i fjärde punkten att det bör ses till:

»att straffrättsdomare erhålla så vitt möjligt någon utbildning, ägnad att giva dem den erfarenhet, sociala insikt och medkänsla, som måste fordras för att sitta till doms över medborgares liv, frihet, ära och egendom.» Såvitt jag kunnat finna är det endast på denna punkt, som utskottet i någon liten mån gått motionärens önskingar till mötes. Utskottet säger på sidan 9:

»I sammanhang med sistnämnda spörsmål bör tydligen det av motionären framhållna önskemålet om en förbättrad utbildning av straffrättsdomare komma under omprövning.» Men liksom i fråga om den andra punkten anser utskottet, att riksdagen för närvarande icke kan göra något uttalande. Jag har en helt annan uppfattning. Skall man över huvud taget komma någon vart med detta utkast, så måste man säga till på ett rätt tidigt stadium, innan det blir ohjälpligen för sent.

Till stöd för sitt avslagsyrkande på motionen anför utskottet huvudsakligen rent formella skäl. Utskottet säger:

»Vid sådant förhållande är det tydligen för närvarande förenat med stora svårigheter såväl att vinna en översikt över de lagstiftningsproblem, som anknyta sig till de olika grupperna av brott och de olika huvudtyperna av lagbrytare, som ock att bilda sig en välgrundad uppfattning, huru det blivande förslagets förberedelsevis framlagda allmänna grundsatser kunna förväntas återverka på lösningen av dessa problem.» Och vidare anför utskottet i detta avseende, att det redan tillsatts en särskild kommission, som skall avgiva yttrande över huvudgrunderna för en blivande strafflagstiftning, sådana de framlagts av professor Thyren, och att i denna kommission insatts jämväl ett antal riksdagsmän, som representera skilda allmänna meningsriktningar. Detta skulle utgöra skäl för riksdagen att icke på detta förberedande stadium vidtaga några åtgärder. För min del kan jag icke finna dessa skäl talande nog. Dels menar jag, att den kommission, som tillsatts, är tämligen ensidig och dels är det väl så, att riksdagen själv bör sätta sig in i dessa frågor på ett förberedande stadium, då det gäller en så utomordentligt viktig sak.

Vidare säges det i utskottets yttrande:

»Utskottet kan i detta sakens läge icke dela motionärens mening, att tidpunkten vore ägnad för ett ingripande från riksdagens sida genom angivande av riktlinjer för reformarbetet.» Men erfarenheten visar, att, om man icke ingriper på ett tidigt stadium, reformarbetet blir förfuskat, och det kan gå med denna utomordentligt viktiga sak så, att vi, om riksdagen icke har ögonen öppna,

kanske komma att stå inför en redan på förhand avgjord lösning, som kan bli till utomordentlig skada för framåtskridandet i humanitär riktning i vårt land.

*Ang. det pågående arbetet för en strafflagsreform.*  
(Forts.)

För min del har jag med dessa ord velat uttala till protokollet, att jag känner mig beklämd över den behandling detta ärende rönt inom utskottet, en behandling, som jag icke väntat mig, då så många utmärkta män sitta i utskottet.

Herr Petré: Med anledning av den föregående ärade talarrens yttrande anser jag mig böra redogöra för de skäl, som gjort, att jag icke kunnat gå med på motionärens framställning utan anslutit mig till utskottets yrkande.

Det är alldeles klart, att jag, om jag kunnat instämma i motionärens olika yrkanden, också reserverat mig tillsammans med honom. Min ståndpunkt till herr Lindhagens motion är emellertid den, att jag, om jag också, såsom jag närmare utvecklat inom utskottet, har stora sympatier för åtskilliga uttalanden i motionen, dock icke kunnat ansluta mig till densamma. Enligt min uppfattning har motionären sett alltför schematiskt på de straffrättsliga problem, som i motionen avhandlas, och givit uttryck åt en uppfattning, vilken, enligt mitt förmenande, är alldeles för ensidig. Det karakteristiska för denna motion är, att den huvudsakligen sysselsätter sig med de, om jag så må säga, mera sympatiska lagöverträdelserna, nämligen de, som äro dikterade av rent altruistiska, ädla och vackra motiv, såsom åsiktsförbrytelser och överträdelser av den s. k. åkarpslagen, denna betänkliga lag, som av den härskande klassen genomförts till den egendomslösa massans nackdel.

På detta speciella område är jag fullkomligt ense med motionären om att försök till brott icke böra straffas. Helt annorlunda ställer det sig emellertid, då det är fråga om verkliga brottslingar, som begå sina lagöverträdelser av låga, rent egoistiska motiv, ofta med fullständig brist på hänsyn till sina medmänniskor. Här kan jag icke finna det vara någon anledning för samhället att reagera på avsevärt annorlunda sätt, om brottet blivit fullbordat eller om blott ett försök till brott föreligger. Jag skall be att få belysa denna min uppfattning med ett enda exempel.

Låt oss t. ex. taga ett fall, där en person, som förut blivit straffad för en svår sedlighetsförbrytelse, exempelvis för våldtäkt mot en ensamt boende lärarinna, är i färd med att begå en ny sedlighetsförbrytelse av samma slag men förhindras därifrån, och där det sålunda icke berott på honom själv, att brottet icke blivit fullbordat, utan på omständigheter, över vilka han icke kunnat råda. I detta fall kan jag icke finna, varför samhället skulle behandla denne person annorlunda, om han lyckats fullborda brottet än om det stannat vid endast försök. För min del ansluter jag mig — jag vet icke om det var den föregående talarens mening att räkna även denna uppfattning såsom reaktionär — till den moderna kriminalistiska skolan, enligt vilken det huvudsakliga är en individualiserande behandling av brottslingen och enligt vilken det alltså icke alltid har

Ang. det på-  
gående arbetet  
för en straff-  
lagsreform.  
(Forts.)

så stor betydelse, vilket brott han för tillfället begått eller om brottet lyckats eller ej. Har brottslingen visat sig vara en samhällsvådlig person, bör nämligen samhället ha rättighet att skydda sig mot en sådan individ.

Det är ju sålunda alldeles klart, att jag med denna min uppfattning icke kunnat ansluta mig till punkt 2 i motionens kläm, däri det yrkas, att försök till brott under inga förhållanden skola straffas såsom fullbordade brott, och att jag icke heller kan vara med om punkt 1, enligt vilken det såsom allmän princip kräves, att strafflatituderna icke få höjas över de i gällande lag stadgade. I många fall kan ett sådant krav vara berättigat, men jag kan icke vara med om detsamma såsom allmän princip. I enlighet med den moderna kriminalistiska skolans uppfattning hyllar jag tvärtom den ståndpunkten, att man för samhällsvådliga förbrytare bör höja strafflatituden, ja till och med införa obestämda straff i vissa fall. Klart är emellertid, att ett sådant utsträckande av straffen för vissa brottslingar bör förenas med en humanisering av straffverkställigheten, så att icke behandlingen av dessa personer blir onödigt barbari. Över huvud taget anser jag den principen vara den enda riktiga, att när samhället behöver skydda sig mot en samhällsvådlig person genom att döma honom till en längre tids straff, dettas verkställande icke bör vara anordnat under strängare former än att den omhändertagne behandlas på ett sätt, som gör, att hans hälsa icke blir mer än nödigt lidande därpå och att han icke pinas onödigt. Utom all fråga är, att brottslingar med det nuvarande straffverkställighetssystemet ofta onödigt pinas, och klart är, att förlängning av straffen i vissa fall kräver en omläggning och humanisering av straffverkställigheten. Och uti allt vad i denna riktning sägs i motionen instämmer jag till fullo. Jag kan alltså icke vara med om att det nu som allmän princip tillämpade cellstraffet än ytterligare utsträcket, och jag anser även, att gemensamhetsstraffen böra reformeras i mera human anda, vartill ju för övrigt ett första steg redan tagits.

Vidare måste man uppställa mycket större krav på fängvårdsfunktionärerna, och därför är enligt mitt förmenande viktigt att anordna specialutbildning icke endast för straffrättsdomare utan även för fängvårdstjänstemän. Mitt intresse för denna speciella fråga har jag ock visat genom att jämte en kamrat i denna kammare väcka motion om införande av undervisningen jämväl i teoretiska ämnen för fängvårdsfunktionärer och blivande fängvårdstjänstemän. Såsom föregående talare påpekade, har utskottet ifråga om utbildning av straffrättsdomare uttalat sympati för denna tanke.

Av vad jag nu anfört framgår, att jag visserligen har sympatier för mycket som sagts i motionen, men att jag anser, att den är alldeles för schematisk. Ifråga om tredje och fjärde punkterna har jag ingen invändning att göra, men ifråga om de två första punkterna kan jag icke ansluta mig till motionen av skäl, som här blivit anförda.

Den föregående talaren yttrade bl. a., att det vore ett avsteg från humanitetens principer att gå på den Thyrenska linjen. Jag

vet icke, om den ärade talaren också anser, att den uppfattning jag låtit komma till uttryck ifråga om behandlingen av farliga brottslingar är ett avsteg från humanitetens principer. För min del vill jag dock poängtera, att jag anser humaniteten icke endast böra komma brottslingarna till godo, utan att en äkta humanitet även bör taga hänsyn till samhället och dess skydd mot farliga brottslingar.

*Ang. det på-  
gående arbetet  
för en straff-  
lagsreform.  
(Forts.)*

På skäl som jag nu anfört ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Ström: Jag vill endast ifråga om ensidighet säga, att jag tror, att om sådan förefinnes den icke förefinnes endast eller framför allt hos motionären utan hos herr Thyren, då han generaliserar och, såsom den föregående ärade talaren medgav, i den allmänna skärpningen inbegriper även åsiktsförbrytelser av altruistiska motiv, som berörts såväl i motionen som i den föregående talarens anförande. Man ser sålunda av detta, att man är inne på en ganska farlig väg, som kan medföra mycket olyckliga konsekvenser.

Ifråga om den mera individuella behandlingen av brottslingar tror jag, att det är alldeles riktigt, att slå in på denna väg, men då måste den också i verkligheten bli buren av humanitära ideal och principer.

Jag tror, att det är ganska farligt att slå in på den väg, som leder fram till rent obestämda straff, vilka nog i vissa fall kunna vara nyttiga men faktiskt också kunna missbrukas. Vi ha haft många exempel på, att lagar, skrivna för helt andra ändamål och helt andra brott, faktiskt tillämpats å och kommit att drabba personer, för vilka de alls icke av lagstiftaren varit avsedda. Mig avskräcker spåren och jag vill icke i våra ämbetsmäns händer lägga en sådan makt.

Att samhället har rätt att skydda sig mot brottslingar, torde ingen vilja förneka, men samtidigt måste man ock se till, att det icke sker på sådant sätt, att rättssäkerheten kan komma i fara.

Angående utsträckning av strafftiden framhöll den siste ärade talaren, att detta kommer att motvägas av att det blir en humanisering i straffverkställigheten. Men det kan också hända, att en sådan humanisering *icke* kommer till stånd, under det att den utsträckning av strafftiden, som föreslagits, blir införd. Vi hava ofta sett exempel på, att man tager just det som innebär skärpning och att sedan den mera humanitära motvikten fallit bort, så att det hela blivit, som jag nämnde, ett steg i reaktionär riktning. Tiderna och tendenserna mana oss till försiktighet och misstänksamhet.

Överläggningen förklarades härmed slutad, varefter kammaren biföll vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

Vid ånyo skedd föredragning av lagutskottets utlåtande nr 9, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åläggande för arbetsgivare att i vissa fall lämna arbetare

bidrag till uppförande av eget hem. m. m. bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Herr *Ekman, Carl Gustaf*, väckte en motion, nr 101, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om försäkringsrörelse.

Motionen hänvisades till lagutskottet.

Begäran att  
i & framställa  
interpellation i  
anledning av  
utgången av  
ett injuriemål.

Herr *Hellberg*, som nu på begäran erhöll ordet, yttrade: Under sistlidna vecka har högsta domstolen i det bekanta målet *Staaft—Mittag-Leffler* avkunnat utslag, varigenom förordnats, att då *Mittag-Lefflers* yttranden om *Staaft* fälts under den tid då denne icke var statsminister och under sådana förhållanden endast målsägare kan föra talan, allmän åklagare icke ägt befogenhet att anställa åtal, vadan underrätternas beslut — genom vilka svaranden ådömts böter — helt och hållet undanröjts och *Mittag-Leffler* frikänts från ansvar i målet. Då målsäganden avlidit och således icke helier som enskild person kan fullfölja sin talan för ärekränkning, är genom detta högsta domstolens utslag den uppseendeväckande rättegången definitivt avgjord.

Utgången av densamma har, därom finns icke det minsta tvivel, hos mångtusen av vårt lands invånare väckt inte blott häpnad utan en berättigad harm över att en begången oförrätt fått förövas utan att drabbas av sitt tillbörliga straff.

*Mittag-Leffler* hade i det föredrag inför Stockholms studenter den 17 mars 1914, som föranledde rättegången inte blott hela framställningen igenom givit den mest nedsättande och perfida bild av *Staafts* personlighet, motiv och syften, utan också föreivit honom grov försummelse och ansvarslöshet i hans ämbetsutövning som Konungens främste rådgivare, ja beskyllt honom för »en viss spionvänlighet», som bl. a. skall ha föranlett honom att tilldela en rysk medborgare »en förmånlig observationsort vid en av våra viktigaste fasta platser», slutligen låtit honom schavottera som ledare för en trupp, i vilken somliga betecknas som »arma dårar», vilka inte anade varken faran för landet eller »det förakt och den förbannelse med vilka kommande släkten skola minnas deras gärning», medan andra däremot vore medvetna om den hotande olyckan men tröstade sig med hoppet att den nog inte komme i deras tid eller, om den skulle komma, att för dem alltid funnes »en hedersplats i erövrarens rike», samt till sist över »alla dem som så tänka eller blott känna» nedkallat »vredens gissel» och domen i diktarens bekanta ord:

den som förrätt sitt land, han har  
ej ätt, ej stam, ej son, ej far.

Denna nästan direkta och till sin mening alldeles otvetydiga



anklagelse för landsförräderi, framförd av en person som åtnjuter europeiskt namn inom sin vetenskap och som själv i föredragets början presenterat sig för sina unga åhörare såsom en den där »vigt sitt liv åt sanningens utforskande» och som »vet att vad han (jag) säger är sanning», blev, såsom av mångfaldiga vittnesbörd framgår, i vida kretsar uppfattad såsom en avgörande bekräftelse på det skömliga förtal, vilket av samvetslösa motståndare igångsatts mot den hatade vänsterpolitikern och som, trots den straffdom kyrkans främste man uttalade däröver vid dennes bår, ännu fortlevet, sålunda även efter hans död befläckande en personlighet, vilken även meningsfiender som känt honom närmare vitsorda för en alldeles sällsynt rätträdighet. Desto angelägnare var det då inte minst för vårt lands goda namn och rykte i världen, att en man som så bemärkt ingripit i dess offentliga liv att hans verksamhet tillhör historien erhöll den slutliga upprättelse gent emot ärrelösa belackare, som är varje oförskyllt smädads rätt, att få och samhällets plikt att ge. Högsta domstolens utslag, uteslutande formellt som det är, lämnar emellertid frågans realitet oavgjord. Underrätterna hade visserligen som nämnt funnit Mittag-Lefflers smädelser straffbara och ådömt dem straff, men när dessa rätters utslag nu undanröjts av högsta domstolen och denna friat smädaren från ansvar, så kommer totalintrycket av utgången för många som inte närmare satt sig in i saken, säkerligen att bli det, att den, som begått orätten »fått rätt» till slut. Och så till vida är detta intryck riktigt som hans gärning faktiskt förblivit straffri.

Det synes mig ådagalägga en påtaglig lucka i vår rättsordning, såsom dess stadganden nu genom högsta domstolen blivit tolkade och fastställda, att en sådan sak som den här ifrågavarande kunnat få ett sådant slut. Vilken mening man än må hysa i frågan, var rätt och orätt ligger i denna rättegång, så måste man dock finna det från rättskipningens synpunkt otillfredsställande, att den aldrig blivit slutdömd i själva sakfrågan. Vilka lagändringsåtgärder, som böra vidtagas i syfte att för framtiden förebygga liknande rättslöshetsförklaringar som högsta domstolens utslag innebär om dessa åtgärder böra avse att utsträcka det allmänna åtalsskyddet för handlingar i ämbetet att gälla även efter vederbörandes avgång från detta eller att medgiva en avlidens rättsägare befogenhet att föra talan mot angrepp på dennas goda namn och rykte eller eventuellt något tredje, det tillhör inte mig att bedöma. Jag har endast känt mig uppfordrad att visa på en efter min uppfattning och övertygelse upprörande orätt som fått ske och på en brist i vårt rättstillstånd som möjliggjort densamma.

Då det synes mig av vikt att vad som kan göras för att få denna brist avhjälpd blir gjort och det första som kan göras för närvarande synes mig vara, att vädja till regeringens initiativ, anhallar jag om kammarens tillstånd att till statsministern få framställa följande två frågor:

1) Anser herr statsministern de lagbestämmelser för vår rättskipning tillfredsställande, vilka möjliggjort att i målet mellan av-

*Begäran att  
få framställa  
interpellation i  
anledning av  
utgången av  
ett injuriemål.*  
(Forts.)

lidne v. häradshövding Karl Staaff och professor G. Mittag-Leffler något slutligt utslag i sak aldrig blivit fältt?  
2) Om dessa bestämmelser icke synas herr statsministern tillfredsställande, kan det då väntas att regeringen kommer att vidtaga erforderliga åtgärder för att få dem ersatta med sådana som motsvara det allmänna rättsmedvetandets krav?

Denna anhållan blev på begäran bordlagd.

Justerades nio protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 1,12 e. m.

In fidem  
*A. v. Krusenstjerna.*