

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1924.

Första kammaren.

Nr 21.

Onsdagen den 19 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Herr statsrådet *Malm* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:
nr 80, angående pensionering av vissa i lantförsvarets tjänst anställda eller förut anställda personer;

nr 81, angående pension å allmänna indragningsstaten åt klockaren vid amiralitetsförsamlingen i Karlskrona C. A. Andersson och förre daglönaren M. Olsson Stål; samt

nr 120, angående provisoriskt lönetillägg åt vissa befattningshavare vid statens bakteriologiska laboratorium m. fl.

Anställdes val av tjugufyra valmän för anställande av föreskrivna val av dels fullmäktige i riksbanken och riksgäldskontoret, dels ock suppleanter för riksdagens fullmäktige i nämnda bank och kontor; och befunnos efter valförättningens slut hava blivit till valmän utsedda:

herr Andersson i Hägelåkra	med 84 röster,
» Björnsson	» 84 »
» Boberg	» 84 »
» Bodin	» 84 »
» Bondeson	» 84 »
» Borell	» 84 »
» Carlsson, Johan, i Hällsbäck	» 84 »
» Hansson, Sigfrid	» 84 »
» Ingeström	» 84 »
» Johansson i Friggeråker	» 84 »
» Julin	» 84 »
» Kvarnzelius	» 84 »
» Lindqvist	» 84 »
» Möller	» 84 »
» Nilsson, Gustaf	» 84 »
» Nilsson, Johan, i Kristianstad	» 84 »
» Olsson, Oscar	» 84 »
» Pers	» 84 »
» Petrén, Bror	» 84 »
» Svenson i Eskhult	» 84 »
» Thulin	» 84 »
greve Wachtmeister	» 84 »
herr Vennersten	» 84 »
» Vindahl	» 84 »

Herr statsrådet *Beskow* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 142, angående utsträckning av tiden för anmälan om inlösen av skattefrälseräntor;

nr 143, angående pension åt prägeförmannen vid mynt- och justeringsverket *Lars Petter Karlströms* änka;

nr 144, angående efterskänkande i vissa fall av kronans rätt till danaarv; samt

nr 145, med förslag till förordning om ändrad lydelse av 5 § 2 och 3 mom. i förordningen den 23 oktober 1908 angående bevillningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter.

Företogs val av 10 suppleanter för kammarens valmän för anställande av föreskrivna val av dels fullmäktige i riksbanken och riksgäldskontoret, dels ock suppleanter för riksdagens fullmäktige i nämnda bank och kontor; och befunnos efter valförrättningens slut hava blivit till suppleanter för kammarens ifrågavarande valmän utsedda:

herr <i>Andersson, P.</i> , i <i>Arbrå</i>	med 43 röster,
» <i>Sederholm</i>	» 43 »
» <i>Eriksson</i> i <i>Ljusdal</i>	» 43 »
» <i>Andersson, K. A.</i>	» 43 »
» <i>Walles</i>	» 43 »
» <i>Wigforss</i>	» 43 »
» <i>Larson, Edw.</i> , i <i>Lerdala</i>	» 43 »
» <i>Karlsson</i> i <i>Västerås</i>	» 43 »
» <i>Frändén</i>	» 43 »
» <i>Abrahamsson</i>	» 43 »

sedan ordningen dem emellan blivit genom lottnings bestämd.

Föredrogs och hänvisades till bankoutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 105, angående ytterligare medel till gäldande av statens anstalts för pensionering av folkskollärare m. fl. förvaltningskostnader.

Vid föredragning av Kungl. Maj:ts proposition nr 109, angående provisoriskt lönetillägg åt vissa professorer m. fl., hänvisades propositionen, såvitt den angick provisoriskt lönetillägg åt innehavare av personlig professur, till bankoutskottet samt i övrigt till statsutskottet.

Föredrogs och hänvisades till behandling av lagutskott Kungl. Maj:ts proposition nr 112, med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa av internationella arbetskonferensen åren 1922 och 1923 fattade beslut.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 22, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till oförutsedda utgifter.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 23, i anledning av väckta motioner angående öppnande för allmän trafik av järnvägen Gällivare—Porjus.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 35, av herrar *O. Bergqvist* och *C. I. Asplund* och den andra inom andra kammaren, nr 91, av herr *E. Hage* m. fl., hade föreslagits, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, det Kungl. Maj:t måtte taga under övervägande, huruvida icke bandelen Gällivare—Porjus numera skulle kunna utan vidare uppskov öppnas för allmän trafik.

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet under åberopande av vad utskottet däri anfört hemställt, att herrar Bergqvists och Asplunds samt herr Hages m. fl. berörda motioner icke måtte av riksdagen bifallas.

Reservation hade anförts av herrar *O. Bergqvist*, *J. G. Waller*, *C. I. Asplund*, *E. J. G. Rosén*, *N. G. Gabrielsson*, *L. J. Carlsson-Frosterud*, *J. D. Norman* och *O. Osberg*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen i anledning av herrar Bergqvists och Asplunds samt herr Hages m. fl. förut berörda motioner måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes taga under övervägande, huruvida icke bandelen Gällivare—Porjus numera skulle kunna utan vidare uppskov öppnas för allmän trafik.

Herr Bergqvist: Herr greve och talman, mina herrar! Säsom motionär i denna fråga skall jag be att få yttra några ord.

I motionen har föreslagits, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, det Kungl. Maj:t måtte taga under övervägande, huruvida icke bandelen Gällivare—Porjus numera må kunna utan vidare uppskov öppnas för allmän trafik. Detta förslag innebär, att Porjusbanan, som nu står under byggnadsförvaltningen och som sålunda icke är satt i förbindelse med det allmänna trafiknätet, i stället skulle förenas i trafikhänseende med övriga statsbanor. Det förhållandet, att denna bana nu icke har samtrafik med de övriga järnvägarna medför, att det vid Gällivare station blir taxebrott, så att en annan frakttariff tillämpas för bandelen Gällivare—Porjus och vice versa än på de övriga bansträckorna. Detsamma gäller om personbiljetterna. Jag kan t. ex. icke köpa en biljett direkt Stockholm—Porjus utan endast till Gällivare och därifrån till Porjus. På samma sätt från Porjus och utåt till det övriga järnvägsnätet. Detta förhållande har väckt missnöje hos ortens befolkning, och det kan man ju icke undra så mycket på, då denna bansträcka i själva verket varit färdig flera år. Utskottet har också behjärtat motionen, ty utskottet yttrar sig på följande sätt:

»Det synes dock utskottet å andra sidan icke kunna bestridas, att transportavgifterna å banan med nu tillämpade normer i vissa fall te sig mycket höga, och utskottet finner därför vad motionärerna anfört rörande skäligheten av en sänkning av fraktsatserna förtjäna allt beaktande. Detta synes särskilt gälla transportererna av vissa livsmedel.»

Jag vill uttala min tillfredsställelse med att utskottet behandlat framställningen så gynnsamt som skett, men jag måste på samma gång beklaga, att utskottet kommit till en avstyrkande kläm, ty om riksdagen skulle bifalla utskottets förslag, så innebär detta, att det utskottet yttrat till förmån för motionen, aldrig officiellt kommer till Kungl. Maj:ts kännedom.

Den enda verkliga lösningen av frågan är emellertid, att banan öppnas för allmän trafik och sålunda sättes i trafikförbindelse med de övriga statsbanorna. Jag har svårt att föreställa mig, att några vägande skäl skola kunna anföras för ett uppskov i detta hänseende. Banan är för länge sedan färdig. Den räls-

*Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen
Gällivare—
Porjus.*

Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen
Gällivare—
Porjus.
(Forts.)

lades redan 1911. År 1915 öppnades den för provisorisk trafik, och år 1921 voro alla arbeten på banan slutförda, så att den nu sedan tre år är fullt färdig. Det är svårt att förstå, varför just denna bana skall sättas i en undantagsställning i förhållande till alla andra svenska statsbanor. Om vi tänka på övriga norrlandsbanor, vill jag fästa herrarnas uppmärksamhet på, att denna bana är ungefär jämnårig med bibanan till Skellefteå och i själva verket äldre än bibanan till Piteå. Dessa bansträckor ha ju öppnats för allmän trafik för länge sedan. Vidare vill jag fästa uppmärksamheten på att vad inlandsbanans södra del angår, de färdigbyggda sträckorna där öppnats för allmän trafik, allteftersom de blivit färdigställda. Den sista sträckan är mellan Vilhelmina och Stensele.

Därför frågar man sig, vad det kan finnas för särskilda orsaker för att Porjusbanan i detta avseende skall ställas i denna undantagsställning. För ortsbefolkningen är det av icke ringa betydelse, att banan öppnas för samtrafik. Framställningar härom ha gjorts många gånger, och befolkningen har på flera sätt givit sin önskan tillkänna att i avseende på trafikförhållanden, taxor och biljetter, bli ställd i paritet med befolkningen på andra orter.

Den som studerar motionen finner av en vid densamma fogad tablå, att på alla varor, som tagas ditupp, ökas frakterna rätt väsentligt genom att taxebrott sker vid Gällivare station. Det är på vissa varor ända till 32 %, på andra 28 % och det finnes t. o. m. somliga varor, för vilka procentökningen uppgår till 60 %. Järnvägsstyrelsen har visserligen i sitt utlåtande till utskottet sökt något förringa betydelsen av detta, då den har räknat förnödenheterna kilogramvis och uppvisar, huru stor ökningen blir på varje kilogram. Men även denna järnvägsstyrelsens beräkning visar, att det icke är så små förhöjningar befolkningen får vidkännas på sina livsförnödenheter. Jag kan taga en sådan artikel som t. ex. potatis. Förhöjningen av frakten uppgår för denna vara till ungefär 4 % av värdet. Om man sålunda tänker sig en arbetarfamilj med 10—12 barn, så behöver den åtminstone tio tunnor potatis per år, och priset per tunna, är minst 15 kr. Detta gör en merutgift bara för denna vara av 6 kr. Detta är ju inte så stort belopp, men då en motsvarande höjning äger rum å övriga livsförnödenheter, så gör det i alla fall en summa, som kan vara rätt avsevärd för en familj, som inte förfogar över alltför stora inkomster.

Nu gäller det, att det icke blott för den befolkning, som bor däruppe, vore av betydelse, att denna bana inordnades i det övriga trafiknätet, utan samma intresse finnes även för statens egna verk i Porjus, de verk, som vattenfallsstyrelsen och domänstyrelsen ha däruppe. Dessa båda styrelser ha också varit inne hos Kungl. Maj:t med begäran om vidtagande av en åtgärd, liknande den som motionärerna förordat. Jag tror mig också veta, att, oaktat de i järnvägsstyrelsens yttrande angivna nedsättningarna på vissa frakter, de båda nämnda styrelserna likvisst fortfarande äro intresserade av att denna bana må bli likställd med de övriga. Även för den enskilda industrien är detta av betydelse. Vi minnas, att det startades ett par industrier däruppe, men de måste läggas ner, och till någon del torde detta ha berott på de höga frakter, som de fingo vidkännas. Nu har en av dessa industrigrenar i någon utsträckning upptagits av Porjus järnverk, och för att den skall kunna utveckla sig, är det alldeles visst, att avsevärda nedsättningar på frakterna äro nödvändiga.

Nu anför utskottet såsom skäl för sitt avslagsyrkande, att banan icke bär sig. Utskottet säger, »att trafiken å ifrågavarande bana för närvarande är förlustbringande samt att underskottet å banan sannolikt än ytterligare komme att ökas, därest banan inordnades i det allmänna trafiknätet». Ja, vad först och främst den uppgiften beträffar, att banan är förlustbringande, så torde det dock böra tagas hänsyn till att material till banbyggnaden Porjus—Jokkmokk i mycket stor utsträckning har fraktats på denna bana under de senare åren, utan att

den på något sätt tillgodoförts någon fraktersättning för detta. Detta inverkar naturligtvis ganska ofördelaktigt på banans avkastningsberäkning. När det vidare heter, att kostnaderna säkerligen skulle komma att ökas, om banan inordnades i det övriga trafiknätet, så må det dock vara tillåtet att uttala en tvekan om detta. Bevakningspersonal finnes utefter banan, material finnes, och såvitt jag vet ha inga som helst klagomål anförts från allmänheten mot själva anordningarna på banan och dess trafik. Det är endast mot priserna man reagerat. Jag tror därför, att de merkostnader, som skulle uppkomma, bleve högst obetydliga.

Men nu förhåller det sig ju så, att Kungl. Maj:t så sent som 1923 haft frågan till omprövning och därvid avslagit en i detta ärende gjord framställning. Då anser man, att det ännu är för tidigt att komma tillbaka med en liknande hemställan. Jag vill ingalunda uttala något klander emot den Kungl. Maj:t, som 1923 avgjorde frågan, men jag vill konstatera, att Kungl. Maj:t har förändrats sedan den tiden, och det är icke sagt, att den nuvarande Kungl. Maj:t ser på frågan på alldeles samma sätt som Kungl. Maj:t gjorde år 1923. Jag vågar också uttala den förhoppningen, att den nuvarande Kungl. Maj:t ingalunda skulle illa upptaga, om riksdagen gjorde en hemställan i förevarande avseende. Man kan inte i detta sammanhang komma och säga, att riksdagen icke bör ge Kungl. Maj:t några direktiv. Det är här icke fråga om att föregripa eller förhindra Kungl. Maj:ts fria prövningsrätt. Här är endast fråga om att göra en hemställan till Kungl. Maj:t, att Kungl. Maj:t ville taga ärendet under förnyat övervägande och pröva, huruvida icke bandelen Gällivare—Porjus numera kunde utan uppskov öppnas för allmän trafik.

Jag vill fästa herrarnas uppmärksamhet på att dessa människor, som bo där uppe, dock äro pionärer för den svenska kulturen i yttersta norden. De få leva under mycket ogynnsamma förhållanden, och jag tänker, att om man kan på något sätt uppmuntra dem från statsmakternas sida, detta bidrager till att ge dem en större arbetsglädje och en känsla att de, fastän de bo långt ute i periferien, tillhöra det svenska landet och äro omhuldade av de svenska statsmakterna lika mycket som de som bo på andra, gynnsammare lottade orter i landet. Om nu kammaren skulle bifalla reservanternas förslag, skulle det väcka glädje i Porjus. Vattenfallsstyrelsen och domänstyrelsen skulle bli nöjda. Kungl. Maj:t skulle säkerligen icke bli missnöjd. Järnvägsstyrelsen skulle taga det med ro, och motionärerna skulle bli glada. Detta sistnämnda betyder ju inte så mycket, men det må vara ett litet plus i horoskopet. Därför vill jag be herrarna behjarta denna framställning.

Jag anhåller, herr greve och talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr förste vice talmannen: Jag hade icke förmodat, att den föregående ärade talaren skulle tillgripa det sista motivet, som han kom med. Jag bortser alldeles från den saken, att vi skulle göra motionärerna mycket glada, om vi skulle tillmötesgå deras framställning. Det är en så naturlig känsla, att den behöver man inte sätta sig emot. Men att tillgripa ett sådant motiv som känslan i ödemarken för att vädja till herrarnas goda hjärta, det anser jag kan vara påkallat när det gäller ödemarksvägar, ödebygdsvägar, men sannerligen icke, när det gäller en så relativt underordnad fråga som att en järnväg, som redan har anknytning med kommunikationsnätet, skall öppnas för allmän trafik. Det är 53 km. denna bana omfattar, och det är en rätt obetydlig angelägenhet, men jag skall något redogöra för huru vi, som ha tillhört utskottsmajoriteten, ha sett på denna fråga.

Att denna bit av inlandsbanan har blivit byggd tidigare än kanske någon annan bit, beror helt enkelt på de stora anläggningar, vattenfallsverket har där uppe. Därför har den tillkommit så pass tidigt. Därför kan man heller icke

*Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen
Gällivare—
Porjus.
(Forts.)*

Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen
Gällivare—
Porjus.
(Port.)

säga annat än att det kan ligga ett visst fog för att järnvägsstyrelsen vill att banan skall drivas så, att den ej bringar förlust för järnvägsstyrelsen. Järnvägsstyrelsen säger: skola vi taga på oss denna förlust, när banan egentligen kommit till för att tjäna ett annat verk och dess uppgifter? I alla fall bleve förlusterna icke så förfärligt obetydliga som det synes, i händelse bandelen skulle öppnas för allmän trafik. Jag har förskaffat mig vissa uppgifter i denna fråga. Jag vill först förutskicka, att under den tid, då banan gick med förtjänst, kom denna förtjänst järnvägsbyggandet tillgodo. Det förminskade alltså kravet på anslag för själva järnvägsbyggandet. Nu har banan i alla fall gått med förlust de senaste åren. Enligt motionärens uppgift uppstod år 1921 en förlust å cirka 41,000 kr., 1922 å 30,000 kr. och för 1923 ha motionärerna ansett, att det bör uppstå en förlust av 25,000 kr. Detta är som den drives nu. Skulle den drivas i samtrafik, skulle förlusten, enligt de uppgifter jag fått, bli betydligt större, ty om samtrafikberäkning hade tillämpats 1921, så skulle inkomsterna ha minskats med ytterligare 55,000 kr.

För hela järnvägsnätet skulle med genomgående taxeberäkning tillkommit en ytterligare förlust av 20,000 kronor. För år 1923 skulle det, enligt beräkningar, som äro analoga med dem, som gjorts för år 1921, utom den förlust av 25,000 kronor, som uppgives i motionen och då avdrag således gjorts för de utgifter, som tillkommit för järnvägens byggande, vilka utgifter beräknats till cirka 7,000 kr., tillkommit en ytterligare förlust av för sträckan Porjus—Gällivare 25,000 kronor och för hela järnvägsnätet 9,000 kronor. Det är sålunda inga små förluster, som ytterligare skulle tillkommit, i händelse denna bana drivits i samtrafik.

Nu är ju, såsom framgår av det utlåtande, som järnvägsstyrelsen avgivit på grund av remiss med anledning av motionen, påvisat, att järnvägsstyrelsen beviljat Porjus järnverk, som upptagit Porjus smältverks nedlagda verksamhet, en fraktnedsättning av 30 % vid bruten och av 20 % vid genomgående taxeberäkning. Då blir frågan, om järnvägsstyrelsen, därest Porjusbanan drivits i samtrafik, skulle hava medgivit samma nedsättning.

Saken är nämligen den, att man för att komma nedåt landet först måste färdas linjen Porjus—Gällivare och linjen Gällivare—Boden och så vidare ned på statens banlinjer. Sträckan mellan Gällivare och Boden drives med elektrisk kraft, och varje tillökning i trafiken på denna sträcka medför så obetydliga utgifter, att man kan göra en högst väsentlig nedsättning i tariffen. Där kan man, enligt vad som sagts mig, sätta ned avgifterna med 40 å 50 % utan att på något sätt skada inkomsterna. Tvärtom blir det ett plus för vederbörande, som garanterar avkastning på banan, nämligen malmbolaget. Men när man sedan kommer ned till de linjer, som drivas med ånga, kan man icke göra så stor nedsättning. Järnvägsstyrelsens statistiska kontor har ansett, att det är bättre att fördela fraktsatserna på sådant sätt, att man fastställer olika fraktsatser å olika delar av banlinjen, ty, om man skulle göra en nedsättning hela vägen, skulle man icke kunna gå så långt i nedsättning som å sträckan Gällivare—Boden, därför att de delar, som drivas med ångkraft icke tåla en nedsättning, som går utöver 10 %. Sedan kommer fördelningen mellan de olika delarna av banan, en sak varpå jag nu icke behöver ingå.

Nu är det visserligen sant, att det finnes en statistik såväl i motionen som i järnvägsstyrelsens skrivelse den 21 februari 1924 beträffande den ökning av priserna på vissa livsmedel, som förorsakats genom taxebrottet i Gällivare, men av sidan 3 i utskottets betänkande kunna herrarna se, att denna ökning i allmänhet icke överstiger 1 % per kilogram och således är rätt oväsentlig. Ökningen i järnvägsfrakt genom den brutna taxan vid transport Luleå—Porjus utgör för färskt nötkött 0.43 %, för salt fläsk 0.34 o. s. v. Det är endast beträffande potatis, som någon vidare ökning inträder, nämligen 3.94 % per kilogram.

Ja, nu gjorde den föregående ärade talaren ett stort nummer av den fördyring i pris, som drabbat potatis, och han sade även, att utskottets majoritet icke varit blind för detta utan ansett, att hänsyn borde tagas till transporten av vissa livsmedel. Men icke kan man väl för några tunnor potatis omkasta ett system, som järnvägsstyrelsen ansett böra upprätthållas, utan man får väl göra i detta fall såsom man gjort med industrien, nämligen försöka jämka något på tariffen. Själva lokaltariffen mellan Gällivare—Porjus är precis densamma som lokaltarifferna överallt annorstädes.

Samma system som på Gällivare—Porjusbanan tillämpas på andra banor, som i sin helhet äro under byggande t. ex. de delar av inlandsbanan till Stensele, som icke äro öppnade för allmän trafik eller på färdigställda delar av Forsmo—Hotingbanan. Samma är förhållandet med delen Ijusne—Stugsund av ostkustbanan.

Nu sade den föregående ärade talaren, att Kungl. Maj:t redan prövat denna sak, och det är ju sant, men han sade tillika, att frågan om reservationen bifölls skulle komma att prövas av en annan Kungl. Maj:t. Ja, på sådana här rent administrativa frågor vet jag icke, om politiska synpunkter spela in något väsentligt, och innan denna sak hinner komma inför Kungl. Maj:t, finnes det måhända en ny Kungl. Maj:t, som möjligen har andra synpunkter på frågan än den Kungl. Maj:t, om vilken den siste ärade talaren sade, att han hade annan syn på frågan än den föregående.

Järnvägsstyrelsen har upprepade gånger motsatt sig, att banan Gällivare—Porjus skall öppnas för allmän trafik, och styrelsen har upprepade gånger fått det direktivet att försöka driva statens järnvägar så, att de ekonomiskt bära sig. Utskottets majoritet har därför ansett, att det skulle vara olämpligt av riksdagen att giva direktiv i en ren administrativ detaljfråga, då järnvägsstyrelsen, som är den egentligen ansvarige härvidlag, motsatt sig ifrågavarande banas öppnande för allmän trafik och ansett att, om densamma öppnades för allmän trafik, detta skulle förorsaka en betydligt större förlust än nu är fallet. Utskottets majoritet har ansett, att det icke tillkommer riksdagen att giva direktiv i speciella frågor, det skulle enligt utskottsmajoritetens mening vara att gå utöver de rämärken, inom vilka riksdagen bör hålla sig. Jag är fullt övertygad om, att Kungl. Maj:t på grund av såväl utskottets utlåtande som ock den diskussion i frågan, som här förts, är väl förtrogen med vår syn på saken och att Kungl. Maj:t också kommer att, i händelse den så finner lämpligt, vidtaga de åtgärder, som finnas vara påkallade.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr Asplund: Den föregående ärade talaren vill göra gällande, att järnvägsstyrelsen förut fått så många direktiv att söka driva statens järnvägar så, att de ekonomiskt bära sig. Ja, men det är icke bara fråga om den saken här, utan det faktiska förhållandet är, att järnvägsstyrelsen i statsutskottets utlåtande fått det direktivet, att den har rätt att använda ett av riksdagen beviljat anslag för byggande av en ny järnväg till att reglera vinst och förlust med på en redan för länge sedan färdig bana, och i fråga om ett sådant direktiv tror jag icke, att man kan säga, att riksdagen förut givit något på hand.

Det har i statsutskottets utlåtande påpekats, att trafiken å Porjusbanan för närvarande är förlustbringande samt att förlusten skulle komma att ytterligare ökas, därest banan inordnades i det allmänna trafiknätet och å densamma skulle komma att tillämpas de förvaltningsbestämmelser och taxor, som i allmänhet gälla för statens järnvägar. Jag ber att få påpeka, att järnvägsstyrelsen själv vid föregående tillfällen haft helt andra motiv för att bibehålla höga fraktsatser på denna bana. I ett yttrande, avgivet av järnvägsstyrelsen den 16

Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen
Gällivare—
Porjus.
(Forts.)

Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen
Gällivare—
Porjus.
(Forts.)

juni 1919 med anledning av aktiebolaget Porjus' smältverks underdåniga ansökning den 19 maj 1919 dels om genomgående frakttaxeberäkning för gods, som fraktas å bandelen Gällivare—Porjus, dels ock att bolaget måtte medgivas en nedsättning å frakttarifferna å järnmalm och tackjärn av 20 %, yttrade järnvägsstyrelsen, att banan öppnades för provisorisk person- och godstrafik år 1915 mot särskilda av styrelsen fastställda avgifter, omkring 25 % högre än å för allmän trafik öppnade bandelar på grund av genom trafiken påräknade störningar i pågående byggnadsarbeten. Järnvägsstyrelsen säger sålunda där. att de högre avgifterna förorsakats endast av dessa störningar. År 1918 fann emellertid styrelsen för gott bestämma, att vid den provisoriska trafiken skulle tillämpas samma avgifter, som voro gällande vid statens trafikerade järnvägar, dock med den inskränkningen, att vid beräkning av fraktaggifterna någon genomgående tariff icke finge tillämpas vid trafik med det övriga järnvägsnätet, utan skulle avgifterna å Porjusbanan beräknas särskilt för denna bana. Hade statens järnvägars fallande tariff tillämpats för hela transportsträckan å statens järnvägar och fördelning skett efter avstånden skulle den å den endast 54 kilometer långa Porjusbanan fallande delen av dessa avgifter blivit jämförelsevis obetydlig och skulle de inflytande trafikinkomsterna i sådant fall icke tillnärmelsevis täckt trafikutgifterna.

Man ser härav, att anledningen icke var, att man befarade, att det skulle uppstå förlust å trafiken för statens järnvägar i dess helhet, utan att vid fördelning av trafikinkomsterna å hela den trafikerade sträckan de inkomster, som efter kilometer räknat skulle falla på Porjusbanan icke skulle bliva tillräckliga att täcka de å nämnda bandel belöpande utgifterna. Däremot är det givet, att det skulle uppstått vinst på den elektrifierade riksgränsbanan, såsom den föregående ärade talaren sade, och för statens järnvägar borde det vara tillräckligt, att genom den trafik, som tillfördes Riksgränsbanan från Porjus skulle åstadkommas en ökad vinst på Riksgränsbanan, som mer än väl skulle täckt den på den endast 54 kilometer långa Porjusbanan fallande förlusten.

Ställningen är nu den, att såsom motionärerna påpekat, järnvägsstyrelsen under åren 1917—1920 haft ett driftöverskott å Porjusbanan av 150,430 kronor, som tillkommit genom extra frakter, betalda dels av enskilda och dels av andra statens affärsdrivande verk. Detta driftöverskott har tillagts det av riksdagen beviljade anslaget för byggande av en bana från Porjus till Jockmock och använts där i stället för att det, enligt min uppfattning, bort tillförts järnvägarnas trafikmedel.

Dels på grund av att vattenfallsstyrelsen icke haft så stora transporter efter år 1920, dels ock på grund av att Porjus' smältverk måst nedläggas har det nu emellertid under åren 1921—1923 uppstått ett driftunderskott å sammanlagt 96,508 kronor, vilket belopp ersatts av byggnadsanslaget, vilket också, enligt min uppfattning, varit oriktigt, då det egentligen bort påföras trafikmedlen. Under de år, som smältverket var i drift, utfördes därifrån 27,000 ton tackjärn, och enligt uppgifter, som blivit kontrollerade av kommissionen för verkställande av utredning rörande åtgärder för erhållande av ett tillfredsställande resultat av driften vid statens järnvägar ha de extra frakter, som pålagts malm, kol och det färdiga tackjärnet under år 1919 svarat mot en extra fraktkostnad av 8 kronor per ton tackjärn. Det gör ett sammanlagt belopp av 216,000 kronor i extra belastning för ett enda industriellt verk. Det vet var och en, som har något med industri att göra, att ett extra fraktpålägg, vilket såsom här 1919 gick upp till 5 % på varans bruttovärde och som under nuvarande förhållanden skulle gå upp till inemot 8 %, kan verka rent dödande på vederbörande industri.

Vidare ha under åren 1918—1923 av vattenfallsstyrelsen utbetalats järnvägsfrakter på 1,452,000 kronor för material, dels till Harsprångets kraftan-

läggning, dels till Sourvasjöarnas reglering, och av detta belopp ha omkring 250,000 kronor utgjort extra fraktpålägg. Samtidigt ha statens järnvägar haft fri frakt för det material, som gått till banbygget Porjus—Jokkmokk och till bron över Stora Luleälv. Järnvägsstyrelsen har 1919 själv uppgivit, att dessa frakter under 1918 kunde beräknas till 40,000 kronor. Jag har inga ytterligare uppgifter, men då bron över Lule älv byggdes några år senare och givetvis har fordrat ännu större befraktningar på banan, skulle man på dessa fem år, om man går ut från de 40,000 kronorna såsom ett genomsnittstal, ha nått en summa av 200,000 kronor. Tvärtemot vad som är brukligt i alla andra fall har järnvägsstyrelsen sålunda här tillgodofört byggnadsanslaget först sina egna frakter på 200,000 kronor och vidare extra frakter, som pålagts ett enskilt järnverk på över 200,000 kronor och ett statens affärsdrivande verk, vattenfallsstyrelsen, på omkring 250,000 kronor. Allt detta har som sagt tillgodoförts byggnadsanslaget.

Järnvägsstyrelsen har själv 1919 sagt i en promemoria, som inlämnades till regeringen, då den förut omnämnda ansökan om banans öppnande för trafik skulle avgöras, att det ej vore rimligt eller ens konstitutionellt riktigt att taga medlen från byggnadsanslaget — den syftade då på medel att täcka underskott för driften. Det är naturligtvis lika inkonstitutionellt att taga överskottet från en bana, som enligt allmänna regler borde öppnas för allmän trafik och därmed bygga nya järnvägar.

Jag nämnde, att kommissionen för verkställande av utredning angående driften vid statens järnvägar hade kontrollerat vissa uppgifter om frakterna på tackjärn 1919. Den ingav till regeringen ett utlåtande, som jag anhåller att här få läsa upp, då det är undertecknat av en ledamot i denna kammare, som var ordförande i kommissionen, nämligen herr Vennersten. Det heter där:

»Av handlingarna framgår att järnvägsstyrelsen tänkt sig, att bandelen Gällivare—Porjus skulle kunnat införlivas med statsbanenätet i övrigt under år 1918 samt att med den å bandelen i fråga tillämpade avgiftsberäkningen trafikinkomsterna för närvarande såväl täcka driftomkostnaderna som lämna ett mindre överskott.

Kommissionen finner att bolaget vid uppgörande av sina driftskalkyler haft skäl att beräkna sina fraktomkostnader, såsom om bandelen Gällivare—Porjus varit införlivad med det övriga statsbanenätet. Genom den av järnvägsstyrelsen föreskrivna fraktberäkningen har bolaget nödgats erlægga avsevärt högre fraktbelopp än dem bolaget på grund av järnvägsstyrelsens meddelande beräknat, ävensom proportionsvis högre än övriga vid statens järnvägar belägna industriella verk. Härigenom hava ökade svårigheter uppstått vid uppehållande av driften vid Porjus smältverk.

Ävägbringandet av likställighet mellan de vid statsbanorna belägna industrierna är ett önskemål, som kommissionen anser sig böra understödja.

I detta sammanhang torde böra påpekas, att den föreslagna höjningen av fraktavgifterna vid statens järnvägar även kommer att drabba gods, som befordras å bandelen Gällivare—Porjus, varigenom den minskning i fraktinkomster, som införande av genomgående fraktberäkning för detta gods skulle medföra, i motsvarande grad uppväges.

På grund härav anser sig kommissionen böra i så måtto förorda bifall till framställningen, att vid fraktberäkning för transporter å bandelen Gällivare—Porjus denna bandel betraktas som en del av statens järnvägar och fraktavgifterna sålunda beräknas enligt taxa för transporter å statens järnvägar och med tillämpning av genomgående tariff vid trafik med statsbanenätet i övrigt.»

Den föregående ärade talaren ansåg, att när Kungl. Maj:t redan hade avslagit framställningen om banans öppnande för trafik, borde icke riksdagen vidare lägga sig i denna fråga utan låta Kungl. Maj:t avgöra saken. Jag måste

*Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen
Gällivare—
Porjus.
(Forts.)*

Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen
Gällivare—
Porjus.
(Forts.)

då be att få påpeka vilken ställning som den år 1919 sittande civilministern intog till saken. Det förhöll sig nämligen så, att han på grund av sjukdom var tjänstledig, då frågan avgjordes, men det finns i den dossier, som rör ärendet, en promemoria av statsrådet Schotte, där han gör en del uttalanden i frågan. Han säger sålunda bland annat:

»Oegentligt är också att hålla en bandel som Porjus—Gällivare så länge som skett öppnad och med exceptionella taxeberäkningar.

Järnvägsstyrelsens fordran på 'särskilda medel' (i skriv. 9/8 1919) för täckande av förluster är väl dock knappast allvarligt menad. Blir banan öppen för allmän trafik, vilket väl blir en omedelbar följd av att tarifferna få räknas genomgående, blir det väl 'de trafikerade statsbanornas trafikmedel', som få bära en förlust.

Jag behjartar gent emot vad förut anförts livligt kravet på lägre tariffer för smältverksbolaget, som ju är stor kund hos vattenfallsverken. Bolaget sitter uppenbart trångt, mycket trångt under nuvarande konjunkturer. Anser man sig därför böra låta de allmänna intressena gälla, som tala för bifall åtminstone till förslaget av 1919 års kommission, så gör man nog i stort sett en god gärning för landet i sin helhet — i järnvägarnas ekonomi spelar den ej stor roll.»

I den dåvarande regeringens beslut finnas som vanligt ej några motiv angivna, men jag har av den dåvarande chefen för Porjus smältverk fått del av den handskrivelse han erhöll från departementet, däri det förklarades att avslaget på framställningen 1919 uteslutande berodde på, att järnvägsstyrelsen i sitt yttrande förklarat sig med all makt vinnlägga sig om att redan på hösten 1919 kunna öppna banan för allmän trafik. Det var således endast denna omständighet, som föranledde 1919 års Kungl. Maj:t att avslå framställningen. Jag skall be att få läsa upp vad järnvägsstyrelsen skrev om denna punkt:

»Styrelsen vill emellertid framhålla, att styrelsens strävan alltjämt är att söka göra det provisoriska trafikförhållandet så kortvarigt som möjligt. Till den ändan har styrelsen tänkt sig, att kompletteringsarbetena å Porjusbanan skulle drivas i sådan utsträckning, att banan skall kunna under instundande höst vara i sådant skick, att densamma då kan införlivas med statsbananätet i övrigt, varigenom den 'brutna' taxan skulle försvinna.»

Vad styrelsen där skrev var såsom oskrivet, när hösten kom och sökanden muntligen gjorde framställning till järnvägsstyrelsen, att den skulle uppfylla sitt löfte.

Jag vill icke uppta tiden längre utan skall endast inskränka mig till att yrka bifall till reservationen med hänsyn till de principiella betänkligheter man måste hysa mot att järnvägsstyrelsen i 12 års tid får underlåta att överföra till trafik en bana, som i alla fall haft så stora trafikinkomster som den ifrågasvarande, och därigenom blanda ihop trafik och järnvägsbyggen på sätt som här gjorts.

Herr Lindblad: Herr talman! Jag har ytterligt svårt att förstå varför motionärerna fasthålla vid kravet, att riksdagen skall ålägga järnvägsstyrelsen att införliva bandelen Gällivare—Porjus med det allmänna järnvägsnätet mot styrelsens egen uppfattning. Huvudsyftet med motionen har ju varit att få ner frakterna och att förbilliga de varor, som fraktas på bandelen i fråga. Därvid har järnvägsstyrelsen redan gått motionärerna i förväg genom nedsättningar och har nu förklarat, att den är beredd att göra ytterligare nedsättningar allt efter omständigheterna. Och även utskottet har för sin del uttalat, att sådana nedsättningar böra äga rum, särskilt då vad livsmedel angår, som kanske något fördyrats genom att banan icke är införlivad med det allmänna järnvägsnätet.

Denna banstump byggdes från början som en materialbana och har under hela tiden drivits med det folk som varit sysselsatt vid järnvägsbygggena uppe i övre Norrland, och drives fortfarande, såvitt jag vet, med det folk, som är sysselsatt vid norra inlandsbanan. Det är denna omständighet, som gör att banan kunnat drivas billigare än om den varit införlivad med det allmänna järnvägsnätet och det allmänna trafikreglementet skulle tillämpats. När nu porjusborna alltså ha en bana, om också inte införlivad med det allmänna järnvägsnätet, så att de kunna komma fram och tillbaka och få transporterat varor, synes det mig icke finnas någon anledning för dem att göra särskilda krav gällande, särskilt som det i Norrland finns så många andra platser, som inte ha tillgång till järnväg eller ens till landsväg. Nu vilja emellertid motionärerna, att denna bandel skall införlivas med det allmänna järnvägsnätet och att järnvägsstyrelsen skall åläggas att göra detta. Det säges visserligen, att riksdagen skall hemställa hos Kungl. Maj:t att ta under förnyat övervägande, om inte banan fortast möjligt kunde införlivas med det allmänna järnvägsnätet. Men detta betyder ju egentligen ingenting annat än att riksdagen ålägger Kungl. Maj:t — åtminstone får man det intrycket, då man läser motionen — att ålägga järnvägsstyrelsen att frångå sin egen uppfattning om driften av denna bana och övergå till vad motionärerna fordra.

Den förste ärade talaren anförde såsom ett motiv, att man inte kan lösa biljett här i Stockholm direkt utan måste lösa först till Gällivare och sedan särskild biljett därifrån och till Porjus. Men det får man ju göra även på andra ställen i landet, det är inte överallt man kan resa alldeles direkt. Men även om detta skulle vara fallet, förefaller det mig icke vara tillräckligt såsom motiv för motionen. Det har ju i utskottsutlåtandet sagts, vilket jag också förut understrukit, att frakterna böra nedsättas så långt det överhuvud är möjligt för att förbilliga de varor, som transporteras på bandelen. Den förste ärade talaren menade emellertid, att detta utskottsuttalande icke kommer till Kungl. Maj:ts kännedom, därför att det inte är intaget i klämman utan endast står i motiveringen. Jag tror, att genom den debatt, som här förts, det är sört för att Kungl. Maj:t får klart för sig, att det är en fråga, som riksdagen fäster avseende vid. Om icke Kungl. Maj:t, vilken det nu vara månne, om det är herr Bergqvists Kungl. Maj:t eller min, tar hänsyn till vad riksdagen i detta fall skriver, så får den nog påminnelser, och jag befarar visst inte, att frågan på något sätt kommer att förbises, utan tvärtom antar jag, att den kommer att uppmärksammas.

Det skäl, som varit det väsentligaste för mig, då jag gått för avslag på motionen, har varit, att riksdagen, som gång på gång givit direktiv åt statens affärsdrivande verk att sköta sina affärer, så att de gå ihop, icke får genom särskilda beslut föranleda åtgärder, som korsa planerna hos de affärsdrivande verkens styrelser, här järnvägsstyrelsen, för att sedan kanske på nytt komma och säga, att järnvägsstyrelsen måste driva sin verksamhet, så att affären bär sig. Riksdagen kan inte gripa in i varje liten administrativ detalj och ge direktiv utan att på något sätt förrycka den ansvariga styrelsens skötsel av angelägenheterna. Här rör det sig faktiskt om en detalj, en ren liten detalj, nämligen huruvida en banstump av inlandsbanan skall, innan man når längre ner från Porjus till Jokkmokk, införlivas med det allmänna järnvägsnätet och öppnas för samtrafik med detta eller om den skall drivas på sätt som nu sker och som järnvägsstyrelsen tydligen anser vara det billigaste och för statens järnvägar ändamålsenligaste.

Under sådana förhållanden kan jag för min del icke gå med på den meningen, att riksdagen bör ge något direktiv, utan riksdagen bör vara nöjd med vad utskottet anfört i fråga om frakterna, vilket ju är huvudsyftet med motionen, och i övrigt låta järnvägsstyrelsen sköta de andra detaljerna. Det är,

Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen
Gällivare—
Porjus.
(Forts.)

Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen
Gällivare—
Porjus.
(Forts.)

tror jag, mera affärsmässigt, än om riksdagen griper in. Ty det kan innebära en viss fara att alltför ofta ingripa i de affärsdrivande verkens skötsel. Statsbanekommissionen på sin tid var av den uppfattningen, att de affärsdrivande verken borde ställas mera självständigt gentemot riksdagen. Om det privata intresse i Porjus, som skrivit denna motion — en av motionärerna har själv i statsutskottet erkänt, att motionen är skriven i Porjus — får lov att på detta sätt göra framställningar och riksdagen beviljar dem emot järnvägsstyrelsen, tror jag det blir nödvändigt att gå den väg, som statsbanekommissionen föreslagit, och ställa de affärsdrivande verken mera utanför riksdagen. I annat fall kan riksdagen lätt komma att förstöra statsjärnvägarnas skötsel.

Behandlingen av det föreliggande utlåtandet blev nu för en stund avbruten. för att begärt tillfälle skulle beredas vissa av statsrådets ledamöter att avlämna kungl. propositioner.

Herr statsrådet *Pettersson* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

- nr 133, angående provisoriskt lönetillägg åt vissa professorer m. fl., tillhörande under nionde huvudtiteln uppförda verk och myndigheter;
- nr 134, angående inrättande av statens centrala frökontrollanstalt m. m.;
- nr 135, angående införande av tull å vissa frövaror m. m.; och
- nr 136, angående försäljning av vissa delar av Bäckaskogs kungsgård i Kristianstads län.

Herr statsrådet *Clason* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

- nr 128, angående pensionsförhöjning åt läroverksadjunkten J. P. Gunnarson;
- nr 129, angående rätt för läroverksadjunkten J. A. Kjellander att för uppflyttning i högre lönegrad tillgodoräkna sig viss tjänstgöring;
- nr 130, angående anslag till täckande av brist å tekniska högskolans anslag till bränsle, lyshållning m. m. för tiden 1 januari 1923—30 juni 1924; samt
- nr 131, angående dyrtidstillägg åt lärare vid vissa statsunderstödda undervisningsanstalter.

Herr statsrådet *Lübeck* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

- nr 99, angående vissa understöd och pensioner, att utgå av postmedel eller trafikmedel;
- nr 100, angående pension åt distriktschefen Gustaf Magnus Nermans änka Valborg Nerman, född Hedvall;
- nr 101, angående förhöjning för år 1924 av åt vissa f. d. poststationsföreståndare och lantbrevbärare utgående understöd;
- nr 102, angående inköp för postverkets räkning av tomt i Umeå; samt
- nr 107, angående avskrivning av visst av postsparbanksmedel felaktigt utbetalt belopp.

Fortsattes behandlingen av statsutskottets utlåtande nr 23.

Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen
Gällivare—
Porjus.
(Forts.)

Herr **Rosén**: Herr talman! Herr förste vice talmannen yttrade bland annat, att det icke var något ovanligt att det system beträffande trafiken, som tillämpas vid bandelen Gällivare—Porjus, användes även vid andra bandelar. Jag har förgäves sökt i mitt minne efter något enda fall, där ett liknande förfarande tillämpas, det vill säga att en bana icke öppnats för allmän trafik sju år efter dess fullbordande. Förhållandet är nämligen det, att denna bana

fullbordades för minst sju år sedan. Visserligen upplyser Sveriges kommunikationer allttjämt, att banan icke är färdig, men den ärade redaktionen är ganska dåligt underrättad, ty den är färdig för länge sedan och intet arbete har pågått sedan 1919.

Det nämnes i utskottsutlåtandet och herr förste vice talmannen framhöll också särskilt, att driften vid banan är förlustbringande. Överskott har dock, som herr Asplund nämnde, uppstått under de sju år, för vilka resultatet är känt, ett överskott på sammanlagt 54,000 kronor. Men då är att märka, att under alla dessa år har för statens järnvägsbyggnaders räkning pågått trafik utan att någon kostnad därför beräknats. Ett sådant förhållande förekommer icke heller annorstädes. Att denna trafik är omfattande framgår av några siffror ur järnvägsstyrelsens berättelse för 1919, som visar, att icke mindre 943 vagnslaster gods fraktades utan att någon ersättning härför beräknades, dessutom 2,300 resande och så vidare. Det oaktat blev det överskott för året. Under 1920 uppgick överskottet till 153,000 kronor, men lägger man till en beräknad kostnad av 60,000 kronor för fria transporter till järnvägsbyggnaden, så uppgår överskottet till 213,000 kronor. Jag måste för min del säga, att det är orättvist, att trafikanterna i Porjus skola betala fraktkostnaderna för materialtransporterna till järnvägsbyggnaden Porjus—Jokkmokk.

Jag skall emellertid be att få fästa kammarens uppmärksamhet på ett annat fall, som förekom här för några år sedan. År 1919 väcktes motioner i båda kamrarna, av herr Jespersen i denna kammare och av herr Olsson i Kullenbergstorp i andra kammaren, att staten skulle inlösa järnvägen Höganäs—Mölle, som var ekonomiskt fallfärdig. Denna banbit är knappt 10 kilometer lång och erbjöds för en kostnad av 360,000 kronor. Motionerna remitterades till järnvägsstyrelsen, som yttrade, att järnvägens ekonomi huvudsakligen vilade på persontrafik och speciellt i hög grad internationell turisttrafik till Kullen och badorten Mölle. Resultatet av denna trafik hade varit dåligt. Om järnvägslinjen trafikerats som statsbana under 1918, skulle, ansåg järnvägsstyrelsen, resultatet givetvis blivit betydligt sämre. Inkomsterna skulle nämligen på grund av statens järnvägars taxor och övergångsstationernas bortfallande vid nuvarande samtrafiktransporter ha väsentligen minskats, men någon utgiftsminskning skulle icke uppstå. Järnvägsstyrelsen beräknade, att om Höganäs—Mölle varit statsbana 1918 skulle denna 10 kilometer långa banstump ha åsamkat statens järnvägar en förlust på icke mindre än 103,000 kronor, utom ränta på köpeskillingen.

Om man skulle beräkna en lika stor driftförlust på bandelen Gällivare—Porjus, som är 54 kilometer, skulle förlusten där uppgå till 545,000 kronor pr år. Det var nog den sämsta affär statens järnvägar någonsin gjort, när riksdagen på järnvägsstyrelsens tillstyrkan beslöt inköpa »kulturbanan» Höganäs—Mölle, ty någon mera förlustbringande bana finns väl icke. Riksdagen beslöt emellertid som sagt på statsutskottets enhälliga tillstyrkan att inköpa denna bana, fastän järnvägsstyrelsen upplyste, att någon behållen avkomst av banan ej torde vara att motse för en avsevärd tid framåt. Det ifrågasattes icke då, att man skulle förfara på samma sätt, som man redan då gjorde beträffande banan Gällivare—Porjus, d. v. s. att man icke skulle låta denna bana ingå i trafiknätet utan skötas fristående. Hade man det gjort, hade förlusten icke blivit så stor. Men detta ifrågasattes icke av järnvägsstyrelsen, icke heller av statsutskottet och icke heller av någon i kamrarna. Man har sålunda förfarit på helt olika sätt, när det gällt bandelen Gällivare—Porjus och när det gällt bandelen Höganäs—Mölle. Jag förstår, att uppfattningen hos en del kanske är den, att trafiken å bandelen Höganäs—Mölle är för landet värdefullare än bandelen Gällivare—Porjus, men jag tillåter mig för min del ha en annan uppfattning.

Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen
Gällivare—

Porjus.

(Forts.)

Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen
Gällivare—
Porjus.
(Forts.)

Det system, som man nu tillämpar beträffande Gällivare—Porjus, är alldeles enastående och innebär icke något annat än en undantagslagstiftning för denna del av Norrland. Man har påpekat, att riksdagen icke bör ingripa, när det gäller en administrativ åtgärd som den ifrågavarande. Men då måste jag säga, att då befolkningen gjort framställningar hos järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t om rättelse och då vattenfallsstyrelsen och domänstyrelsen, såsom här är förhållandet, gjort framställningar om rättelse, men dessa framställningar icke föranlett någon åtgärd, anser jag, att det är tillbörligt och riktigt, att riksdagen säger ifrån, att en rättelse bör ske.

Jag tror inte, att jag gör mig skyldig till en indiskretion, om jag tillfogar, att hela detta motstånd från järnvägsstyrelsens sida kanske ytterst bottnar i det icke alltför obekanta förhållandet, att det råder en rätt stor animositet mellan järnvägsstyrelsen och domänstyrelsen. Men jag förstår inte, varför befolkningen i Porjus skall lida för detta.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr Swartz: Herr talman, mina herrar! Jag tycker, att diskussionen om denna sak fortsatt väl länge, enligt min uppfattning för länge. Man har, såvitt jag förstår, givit saken en helt annan innebörd än den egentligen har. Vad den innebär är helt enkelt, att det finns vissa intressen där uppe — vilka, det förbiser jag ingalunda, kunna vara berättigade och i mångt och mycket äro det — av att få fraktlindringar och lättnader i allmänhet. Genom det sätt, varpå frågan har behandlats, har den emellertid kommit att bli av mera principiell natur, och det är någonting annat.

Om man verkligen endast vill komma så långt, som motionärerna egentligen skriva, att de vilja, nämligen att få lättnader, så borde väl motionärerna och alla andra där uppe liksom även alla övriga, som önska folket där allt möjligt gott, vara nöjda med vad utskottet har skrivit. Utskottet har sagt, att det finner framställningarna i mycket befogade, och har uttryckt den förväntan, att de komma att beaktas och behandlas på ett välvilligt sätt. Därmed tycker jag verkligen, att man kunde vara nöjd, men nu har man gått så långt, att man vill avlåta en skrivelse, där det visserligen heter, att man anhåller, att Kungl. Maj:t ville taga under övervägande huruvida det icke bör företagas vissa åtgärder, men mot bakgrunden av vad som passerat i denna sak förut, då det, som man vet, två à tre gånger förut gjorts officiella framställningar i samma syfte, är det väl tämligen tydligt, att innebörden av en ny skrivelse blir något helt annat än blott en begäran, att Kungl. Maj:t skall taga frågan under övervägande. Det är icke svårt att inse, att det så att säga skulle vara ett imperativt mandat, som riksdagen skulle utfärda åt Kungl. Maj:t och genom Kungl. Maj:t till järnvägsstyrelsen.

Jag kan i detta sammanhang icke underlåta att återkalla i herrarnas minne, hurusom riksdagen för många decennier sedan avstått från att blanda sig i de administrativa detaljerna, särskilt i frågor, som falla under järnvägsstyrelsen. Vi ha ju ingenting att skaffa med uppgörandet av lönestaten eller utgiftsstaten i allmänhet. Vi taga endast behållningen och låta den gå in i riksstaten, medan det andra är en affär, som järnvägsstyrelsen sköter under Kungl. Maj:ts överinseende. Varför skulle vi nu göra ett avbrott i denna praxis? Det beslut, som ledde oss in på denna, föregicks av mycket långvariga diskussioner, på grund av att intressena från det ena och andra hållet fortfarande ville göra sig gällande på detta område och det föll sig ganska svårt att avstå från den rätt, som riksdagen dittills haft att blanda sig direkt i de administrativa göromålen. Men den uppfattningen blev bestämmande, att det helas väl fordrade, att man — om jag får använda det uttrycket — inte sträckte benen längre än fällen räckte. Det var anledningen till att det beslutet fattades.

Nu kan man ju säga, att man icke bryter hittillsvarande praxis, om man skriver till Kungl. Maj:t så hövligt, som här ifrågasättes, och ber, att Kungl. Maj:t skall se till att järnvägsstyrelsen låter bandelen Gällivare—Porjus gå in i trafiknätet på de villkor, som gälla för alla andra trafikerade banor. Nej, det kan ju hända men början är gjord och har man en gång fått lillfingret, vill man gärna ha hela handen. Det tillhör statsutskottet och för övrigt hela riksdagen att därvidlag i främsta rummet tänka på de viktiga principerna och se till, att de upprätthållas, i all synnerhet då man därmed ingalunda skadar de befogade lokalintressena utan tvärtom på samma gång med all makt framhåller, att de uttalade önskningarna böra tagas under välvilligt övervägande. Detta är anledningen till att statsutskottet har stannat vid det beslut, som det fattat, och jag tror, att riksdagen skulle göra ganska oklokt i att nu slå in på en annan bog. Det är bättre att hålla den gamla kursen, som vi nu så länge hållit och som överhuvud taget måste sägas ha varit till nytta för det hela.

Jag kan icke underlåta att litet beröra den parallell, som den siste talaren drog upp mellan banan Höganäs—Mölle och banan Gällivare—Porjus. Om jag fattade honom rätt, var hans slutsats, att om man vid Höganäs—Mölle hade bibehållit den fraktpolitik, som nu är rådande vid Gällivare—Porjus, hade förlusten icke blivit så stor, som den faktiskt har blivit, därför att man övergått till ett annat system och låtit denna bana gå in i det allmänna trafiknätet. Men detta synes mig då vara ett skäl för att hålla fast vid den nuvarande ordningen med bandelen Gällivare—Porjus. Detta är emellertid sagt i förbigående. Huvudsaken är, att vi icke böra lägga oss i administrativa åtgärder, som äro överlämnade åt en särskild styrelse att under Kungl. Maj:ts inseeende ombesörjas.

Jag yrkar bifall till statsutskottets förslag.

Herr Bergqvist: Den siste ärade talaren har sagt, att motionärerna och väl ortsbefolkningen där uppe i Porjus borde vara nöjda med vad utskottet skrivit. Ja, om man vore viss på att det ledde till något resultat, kunde man möjligen vara nöjd därmed. Men det är icke så alldeles säkert. Vidare vill jag säga, att jag verkligen tror, att den siste ärade talaren starkt överdrivit de konstitutionella betänkligheterna mot den föreslagna framställningen. Jag tror icke, att en hemställan i överensstämmelse med motionärernas förslag skulle innebära några som helst konstitutionella och administrativa vådor.

Jag skall emellertid icke nu förlänga denna debatt med att upptaga till bemötande, vad som är sagt förut. Jag skall bara tillåta mig att göra ett litet tankeexperiment. Antag t. ex., att det framkomme en viktig fråga rörande Porjus, som skulle bliva föremål för riksdagens behandling. Riksdagsmännen ansåge sig nödsakade att göra ett personligt besök däruppe, men de finge själva betala sina resor. Det första de komma att knota över, när de skulle lösa sina biljetter, vore, att det är så dyrt att resa dit upp. Och när de sedan komma till Gällivare station, skulle de säga: »Är det inte nog med att man fått betala så dyra biljetter förut, skall man nu också lösa nya här igen.» På samma sätt bleve det, när de skulle resa tillbaka. Jag är alldeles säker på att de på återvägen på tåget enhälligt skulle besluta att göra framställning till Kungl. Maj:t om att denna ordning bleve ändrad. Låt oss tänka oss in i denna situation, och göra vi det, så rösta vi för reservationen!

Herr Rosén: Jag nämnde något om banan Höganäs—Mölle. Då mitt anförande i denna del kanske icke blev tillräckligt tydligt, vill jag påpeka, att innan staten övertog denna bandel, tillämpades ju där en särskild taxa. När staten övertog banan, ifrågasatte man icke, att man skulle bibehålla denna särskilda taxa, fastän man redan då tillämpade särskild taxa vid Gällivare—Porjus.

*Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen
Gällivare—
Porjus.
(Forts.)*

Om
öppnande för
allmän trafik
av järnvägen—
Gällivare—
Porjus.
(Forts.)

Järnvägsstyrelsen ansåg det alldeles självskrivet, att man skulle införliva denna banstump med det övriga nätet och tillämpa samma taxor som för alla andra statsbanor. Detta gjorde man, fastän järnvägsstyrelsen med siffror visade, att en betydande ökning av förlusten härigenom skulle uppstå. Åtgärden godkändes av statsutskottet utan invändning och även av riksdagen. Jag har med detta velat visa, att man förfarit olika gent emot översta Norrland och gent emot trafikanterna på linjen Höganäs—Mölle, och det är detta som jag tycker är orättvist.

Beträffande herr Swartz' yttrande om att det varit så klokt av riksdagen att icke blanda sig i järnvägsstyrelsens åtgöranden får jag lov att säga, att det kanske inte hade gått sämre utan snarare något bättre, om riksdagen hade blandat sig något mera i dessa åtgöranden än som skett.

Herr Asplund: Jag skulle ännu eu gång vilja framhålla, att det här efter min uppfattning är järnvägsstyrelsen, som tager för sig en del av riksdagens befogenhet. Det är en helt ny princip att driva en för många år sedan färdig bana och att genom höjning av frakterna beskatta både allmänheten och andra statens affärsdrivande verk för att få medel utöver för ändamålet beviljade anslag, att bygga en annan bana samt att, ifall det skulle bli förlust å driften, täcka denna med byggnadsanslag i stället för med trafikmedel.

Sedan överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt föreliggande yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu ifrågavarande utlåtandet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr O. Bergqvist m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition 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 23, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr O. Bergqvist m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen.

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

Ja — 66;

Nej — 59.

Herr statsrådet *Ekeberg* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition nr 132, angående gäldande av kostnaderna för anskaffande av valkuvert m. m.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 24, i anledning av väckt motion om viss ersättning åt aktiebolaget Torf.

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogos ånyo bevillningsutskottets betänkanden:

nr 17, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående utsträckning i särskilda fall av den i § 13 mom. 5 i förordningen den 9 juni 1911 med tulltaxa för inkommande varor föreskrivna tidsfristen av två år för utförsel eller uppläggning på restitutionsupplag av tullrestitutionsgod; och

nr 18, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till kungörelse om ändrad lydelse av § 12 i förordningen den 9 juni 1911 med tulltaxa för inkommande varor.

Vad utskottet i dessa betänkanden hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo första lagutskottets utlåtande nr 15, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om ändring i 10 § andra stycket förordningen den 16 juni 1875 angående lagfart å fång till fast egendom.

Om
ändringar i
lagfarts-
förordningen.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 70, vilken behandlats av första lagutskottet, hade herr *Andersson* i Rasjön föreslagit, att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t begära förslag till nästkommande riksdag till sådana förändringar i förordningen angående lagfart å fång till fast egendom, att när ansökan om lagfart förklarades vilande på grund av de hinder, som omförmäldes i 7 §, kungörelse om sådan ansökan skulle kunna utfärdas under vissa enklare former, som i motionen förordats, samt att tiden, inom vilken klander skulle instämmas, måtte inskränkas till två år, räknat från sista kungörandet.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på anförda skäl hemställt, att riksdagen i anledning av förevarande motion måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa utredning, huruvida och i vad mån de i 10 § andra stycket lagfartsförordningen meddelade bestämmelser kunde omarbetas i syfte att kungörelse angående vilande lagfart måtte ske i enklare former och att den i lagrummet stadgade klandertid måtte förkortas, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Reservationer hade avgivits

dels av herr *Hederstierna*, som på åberopade grunder hemställt, att förevarande motion icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda;

dels av herr *Rogberg*, som ansett, att utskottets motivering bort hava den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen i anledning av förevarande motion måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa utredning, huruvida och i vad mån de i 10 § andra stycket lagfartsförordningen meddelade bestämmelser kunde omarbetas i syfte att kungörelse angående vilande lagfart måtte ske i enklare former, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Herr Hederstierna: I 10 § lagfartsförordningen är det föreskrivet, att om en person icke kan styrka sin laga åtkomst till fast egendom, skall hans lagfartsansökan förklaras vilande. Man skall annonsera tre gånger i allmänna tidningarna och uppläsa kungörelsen i de angränsande kyrkorna inom tingslaget. Om inom fem år därefter ingen klandertalan anställs, skall han kunna få lagfart på fastigheten. Tiden var från början tio år, men för några år sedan nedattes den till fem år.

Om
ändringar i
lagfarts-
förordningen.
(Forts.)

Nu har motionären hemställt om sådana ändringar, att tiden skulle nedsättas till två år och att man skulle inskränka annonseringen i Post- och inrikes tidningar till att behöva ske endast en gång och att man i stället skulle annonsera två gånger i en ortstidning. Utskottet har för sin del gått med på att man bör avlåta en skrivelse till Kungl. Maj:t i båda dessa avseenden.

För min del kan jag icke tillstyrka avlåtet av en sådan skrivelse. Att inskränka tiden från fem år till två år är onekligen förenat med betänkligheter och stora betänkligheter. Det gäller ju dock här lagfart, och lagfart bör man icke bevilja, om man icke är säker på att intet misstag är begånget. Man kan ju tänka sig, att den rätte ägaren har avrest till Amerika och är borta i många år utan att ha en tanke på att någon annan person kan få lagfart på hans fastighet. Efteråt kommer han tillbaka och finner, att en annan har fått det. Denne har kanske suttit på fastigheten, där han från början varit förvaltare. Han har varit mantalsskriven på platsen, och så skaffar han sig lagfart. Och vad värre är, det finns kanske personer, som lånat denne inkräktare pengar, och han har skaffat sig in-teckningar i fastigheten. Dessa falla, om rätte ägaren kommer tillbaka och gör sina anspråk gällande. Att förkorta tiden från fem år till två år måste framkalla stora betänkligheter framför allt med hänsyn till vårt inskrivningsväsende, och jag kan därför icke gå med på tanken att genomföra en sådan förkortning.

Vad kungörelseförfarandet beträffar kan man naturligtvis mycket väl diskutera en förändring. Att fordra annonsering tre gånger i allmänna tidningarna, som ingen människa läser, är inte vidare tilltalande. Vad beträffar däremot motionärens tanke om att annonsera i en ortstidning har det å andra sidan sina svårigheter. I min egenskap av landshövding fann jag, att det kunde vara svårt att avgöra, vad som skulle betraktas som ortstidning. De olika tidningarna ha pretention på att bliva uppmuntrade genom annonser, och det är många gånger svårt att bestämma, vilken man skall betrakta som ortstidning, när man inför kungörelser, för att icke på något sätt synas partisk. Jag har i Halmstad t. o. m. gått så långt, att jag vartannat år annonserat i de olika partitidningarna, för att de inte skulle tro, att några partisynpunkter vore bestämmande. Jag tror således visserligen, att förfaringssättet skulle kunna göras enklare. Men offentliggörande av kungörelser skall ju ske även i en mängd andra fall än dessa, och då synes det mig allt annat än lämpligt att ett år besluta nya bestämmelser i ett avseende och ett annat år i ett annat. Det vore då vida bättre att taga upp frågan i hela dess vidd och besluta vissa former för offentliggörandet av allmänna kungörelser.

På dessa skäl ber jag, herr talman, att få yrka avslag på första lagutskottets betänkande och bifall till den av mig afgivna reservationen.

Herr Åkerman: Herr vice talman! Som herrarna se, har lagutskottet i år intagit en annan ståndpunkt än det gjorde 1920. Detta beror ju inte allenast på utvecklingens lag, som icke ens ett riksdagens utskott kan göra sig fritt ifrån, utan även på andra omständigheter, av vilka jag skall be att få erinra om två. I sitt utlåtande år 1920 replierade utskottet just på den av herr Hederstierna framförda tanken att man skulle avvakta en mera genomgripande ändring av kungörelseförfarandet, men nu ligger saken så, att det lär finnas mycket små utsikter för att frågan om kungörelseförfarandet i kyrkorna skall bli ordnad, därför att det uppdrag om utredning i sådant syfte, som lämnats, nu är återkallat; och vidkommande frågan om de legala kungörelserna i allmänhet, tror jag för min del inte, att den så lätt, som herr Hederstierna föreställer sig, kan ordnas så att man får ett enhetligt förfarande för alla ärenden, ty det kräves ofta särskilda bestämmelser för en sak och andra för en annan. I detta sammanhang vill jag erinra

om, att den svårighet för myndigheterna, som den ärade talaren vidrörde, att bestämma i vilken ortstidning, kungörelse skall införas, icke skulle ifrågakomma på detta område, då kungörelsen nu utfärdas genom sökandens försorg, och detta väl torde bli fallet även enligt den nya ordning, man hemställer om.

Det har emellertid förelagat ett annat viktigt skäl för lagutskottet att i år intaga en annan ståndpunkt än 1920, nämligen den nyss igångsatta utredningen beträffande jordförhållandena i Dalarna. Om herrarna kasta en blick på betänkandet, skola ni i en skrivelse under år 1921 från kommissionen för Dalarnas indelning i skifteslag finna några siffror, som ju äro alldeles underbara. Skrivelsen utvisar, att om man lägger tillsammans antalet av de vilande lagfarterna i Ovansiljans och Nedansiljans domsagor, gå de upp till nära 45,000. Det är ju någonting oerhört. Nu vill jag visst inte påstå, att den nuvarande proceduren är skuld helt och hållet till detta, men det är väl uppenbart att det inte skulle bli så många vilande lagfarter för lång tid, om man gjorde förfarandet något enklare. Då skulle detta bli mera begärligt, och flera lagfarter skulle kunna definitivt införas i böckerna. Jag vill också påpeka, att den ärade motionären är medlem av den nya dalautredningen, och jag vill inte neka till, att det imponerat ganska mycket på mig, att man vet, att det skulle vara lämpligt för denna utredning, att skrivelse komme till stånd om sakens ordnande i den av motionären angivna riktningen.

Herr Hederstierna erinrade om, att klandertiden ursprungligen varit tio år men år 1891 nedsatts till fem år. Om man läser riksdagens protokoll över detta ärende från 1891, finner man att av de fyra domhavande från landet, som deltog i den diskussionen, var det endast en, som ställde sig avvisande till tidens förkortning, under det att de andra livligt förordade densamma. En av dem gick till och med så långt, att han då — märk väl att detta var redan 1891 — beklagade att man icke föreslagit en ändå skarpare begränsning. Jag minns icke om han förordade klandertidens bestämmande till ett år, men han ville i alla fall ha en starkare begränsning än den, som då ifrågasattes.

Jag vill också påpeka att den hävdetid som gäller enligt 1881 års författning är ganska lång: tjugu år efter vunnen lagfart, och att den nog i åtskilliga andra länder är betydligt kortare. Det kan ju också vara värt att minnas, att i äldre svensk rätt den tiden var betydligt kortare, nämligen tre år efter fastas meddelande. Under förarbetena till 1734 års lag var man betänkt på att ytterligare inskränka tiden, men det blev ingenting av, och på grund härav fanns det från utfärdandet av 1734 års lag ända till 1805, då den bekanta kungl. förklaringen till lagen kom, en obegränsad klandertid. Slutligen blev det 1881 ordnat så, att klandertiden skulle vara tjugu år efter vunnen lagfart. De exempel, den föregående ärade talaren anförde, äro ju betänkliga, men de kunna ju inträffa, hur man än ordnar denna sak.

Nu tror jag inte, att den begärda utredningen skulle bli så svår att åstadkomma. Jag föreställer mig, att om det går en remiss ut till underdomstolarna, skulle man få ganska värdefulla upplysningar om, hur det förhåller sig i verkligheten. Man finge då se, huru många lagfarter, som förklarats vilande under de senaste åren, och hur många kungörelser som begärts. Man kunde vidare få veta, huru snart efter kungörelsen de stämningar, som inkommit i jordatvister, ha uttagits. Jag inbillar mig verkligen, att om det är något krångel, så kommer stämningen i allmänhet snart nog efter kungörelsen, och jag tror det är mera sällsynt, att vederbörande antingen vänta eller inte ha redan på saken, så att de dröja de fem åren. Det kommer nog att slås larm rätt snart efter kungörelsen.

Det är ju tydligt, att en inskränkning i tiden är i viss mån beroende på, hur effektivt man kan göra kungörelseförfarandet. Det ena hänger ihop med det andra, och därför vill jag, medan jag har ordet, begagna tillfället att

*Om
ändringar i
lagfarts-
förordningen.*
(Forts.)

Om
ändringar i
agfarts-
föreläsningen.
(Forts.)

nämna, att det förefaller mig underligt att, som herr Rogberg i sin reservation, vilja gå med endast på den ena saken. Ty om kungörelseförfarandet blir ordnat till belåtenhet, borde det inte synas farligt att biträda även det andra momentet: tidens förkortning.

Man får ju inte heller förbise, att den moderna tiden nog kräver något lättare former, och därför tror jag, att den rörlighet, som nu förefinnes på fastighetsväsendets område, också är ett skäl för att gå till mötes denna begäran. Det är ju inte första gången, den framkommer, och det är nog verkligen ett behov i orterna av lättnad i detta avseende.

Jag vill därför, herr vice talman, förorda lagutskottets utlåtande, och ber att få yrka bifall till detsamma.

Herr Rogberg: Herr talman! Som det framgår av utskottsutlåtandet avses i förevarande ärende två saker: dels frågan om klandertidens längd och dels frågan om en förenkling av själva kungörelseförfarandet. De föregående talarna ha båda påpekat vikten av frågan om klandertiden. I avseende å denna punkt är det dock nog svårt att komma ifrån, vad 1901 års lagutskott yttrade, nämligen att en alltför stor förkortning av klandertiden medför, att garantierna mot beviljande av lagfart åt annan än rätte ägaren förlora i kraft. Rättssäkerheten är ju något nödvändigt och för samfundsutvecklingen välgörande, och att denna rättssäkerhet bör upprätthållas, då det gäller sådana saker som fast egendom, säger ju sig självt. En ytterligare förkortning av klandertiden, som redan nedsatts från tio år till fem, ända till två år, förefaller ganska betänklig. Detta har den föregående talaren, som här försvarade utskottets hemställan, själv medgivit, men han hoppas, att olägenheterna av klandertidens förkortning skulle motvägas av större effektivitet i det blivande kungörelseförfarandet. Men klandertiden är till icke endast för hemmavarande, utan en någorlunda lång klandertid länder till förmån även för sådana, som vistas i utlandet, och ett förbättrat kungörelseförfarande kan svärigen hjälpa dem. Här i landet har man en orubblig uppfattning att sedan lagfart meddelats, är fångat säkert, och erfarenheten visar, att så är fallet. Man bör vara försiktig med lagändring, som möjligen kan leda till annan erfarenhet.

För min del skulle jag egentligen ha velat ställa mig helt på samma ståndpunkt som herr Hederstierna gjort i sin reservation, och om jag tänker på förhållandena i riket i allmänhet, skulle för ett bifall till densamma egentligen inga hinder möta. Men de siffror, utskottet åberopat från Dalarna, ha gjort mig betänksam, och då jag på grund av upplysningar från andra håll tror mig veta, att klagomålen över kungörelsebestämmelserna gälla mindre tidens längd än kostnaderna, har jag ansett att vad som av befolkningen i Dalarna eftersträvas utan svårighet skulle kunna vinnas, om själva förfarandet förbilligades. Om femårstiden därvid bibehålles, blir rättssäkerheten icke offrad. Vid sådant förhållande har jag kommit till den uppfattning, varåt jag givit uttryck i min reservation, vilken, som herrarna se, endast ringa avviker från utskottets hemställan.

I motsats till den föregående talaren tror jag, att ett bifall till min reservation skulle vara lämpligt, och jag får därför yrka bifall till densamma.

Herr Schedin: Herr greve och talman! Ehuru jag hyser ganska goda förhoppningar, att första kammaren skall bifalla utskottets hemställan i förevarande fråga, kan jag icke underlåta att besvara kammaren några ögonblick, då det gäller en sak, som är förknippad med förhållandena i Dalarna.

Det är ju, som redan antytts, två moment: klandertidens längd och kungörelseförfarandets förenkling, som motionären särskilt velat föra fram. För

Dalarnas vidkommande är saken av synnerlig vikt, då en reform i föreslagen riktning skulle göra det möjligt att föra de nu i tusental vilande lagfarterna fram till deras beviljande.

Det har sagts här, att det skulle bero icke på klandertidens längd utan på kostnaderna för förfarandet, att man vill ha en ändring till stånd. Båda dessa synpunkter torde emellertid ha betydelse. Ty det är ju uppenbart, att så länge förfarandet tar en tid av nära sex år, komma ägarna till fastigheter, för vilka lagfart icke är meddelad, att gripas av en viss likgiltighet, under det, om tiden förkortas, större intresse skulle läggas i dagen. Och jag undrar, om icke ett förkortande skulle stå i samklang med den tendens till raskare expediering av frågor i allmänhet, som nu mer och mer gör sig gällande.

Det är ju så, att klandertiden från början varit satt till tio år och sedermera nedsatts till fem. Jag anser, att på grund av den utveckling, som skett, skulle ett nedsättande till två år vara synnerligen välbetänkt och väl motiverat.

Det som skulle berättiga ett fasthållande vid den längre tiden vore givetvis farhågorna för, att eventuella rättsägare inte skulle få kännedom om det fång, på vilket lagfart söktes, före klandertidens slut. Men om man ser på det sätt, på vilket kungörelserna meddelas, måste man säga sig, att dessa fem år sannerligen icke komma att åstadkomma någon synnerlig förändring. Kungörelseförfarandet i Post- och inrikes tidningar är skäligen värdelöst, därför att vederbörande icke läsa denna tidning, och kungörelserna i kyrkorna uppläsa för folk, som icke höra på. Om det varit några människor i kyrkan, till dess man vid slutet av högmässan börjar med kungörelserna: »Jämlikt 10 § etc.», så avtroppa de då, och i bästa fall är det endast kyrkobetjäningen, klockarfar och kyrkvårdarna, som pliktskyldigast stanna kvar. Man frågar sig då, om det är dessa, som skola underrätta eventuella rättsägare om, att de böra föra klandertalan. Andra vägar måste stå till buds, som fungera på bättre sätt. Hur man än skall tänka sig att ordna förfarandet, är det säkert, att den nuvarande ordningen icke fyller sitt ändamål. Det synes mig därför att det i motionen framställda kravet i denna del måste anses synnerligen välbetänkt, om man anlägger den praktiska verklighetssyn på saken, som man bör anlägga.

Om man frågar en person, som haft med lagfarter att göra, huruvida klandertalan förekommer, får man höra att det händer endast i mycket sällsynta undantagsfall: att den vid rena jordförvärv knappast förekommer någon enda gång, åtminstone i Dalarna, men att det däremot kan hända ibland i fråga om vattenfall eller annat fång av från jordförvärv mera avvikande natur.

Herr Hederstierna ansåg, att det skulle vara synnerligen vågat att nedsätta denna tid, särskilt med tanke på dem, som eventuellt rest till Amerika och som omsider kunde befinnas vara ägare till en fastighet, varå lagfart söktes, och genom den korta klandertiden berövas sin rätt. Som herr Rogberg antytt, är det ju egentligen i yttersta instans den tjuguariga hävden, som fastställer äganderätten. En emigrant har alltså tjuguar på sig att vid återkomsten till sitt land bevisa sin bättre rätt till egendomen. Om man nu lägger dessa tjuguar år till fem eller till två, spelar det väl inte så stor roll.

I sin reservation anför herr Hederstierna, att han anser, att en ändring i kungörelseförfarandet icke borde ske särskilt utan ställas i samband med en ändring härutinnan av kungörelseförfarandet i allmänhet. Som i motionen anföres har ju justitieombudsmannen i sin till riksdagen i år lämnade berättelse meddelat, att 1905 års beslut nu endast har resulterat i att den sakkunnige, som tillsatts för ärendets utredning, har entledigats från sitt uppdrag. Det förefaller då egendomligt att vänta några uppslag och riktlinjer, som skulle omfatta kungörelseförfarandet på detta område.

Om
ändringar i
lagfarts-
förordningen.
(Forts.)

Om
ändringar i
lagfarts-
förordningen.
(Forts.)

Jag vill tillägga, att om första kammaren mot förmodan skulle vara böjd att avslå lagutskottets hemställan, måste jag finna en sådan ställning mycket egendomlig i betraktande av den ställning, kammaren förra året intog, då det gällde ett med det föreliggande nära sammanhängande ärende angående lättnad i de svåra jordförhållandena i Dalarna. Om riksdagen nämligen i år skulle fatta ett beslut om avslag på lagutskottets hemställan, skulle ju givetvis tiotusentals jordägare, vilkas lagfartsansökningar nu äro vilande, få dragas med denna långa procedur alltfort, som försvårar möjligheterna att få reda i det kamerala trasset där uppe.

I anslutning till vad jag nu sagt vill jag, herr greve och talman, yrka bifall till lagutskottets hemställan.

Herr Hederstierna: Herr Åkerman talade om ett uppdrag att verkställa utredning, som blivit återkallat, något som jag inte hade reda på. Det tycks ha varit så, att ett uppdrag lämnats åt någon person att undersöka, vilka nya bestämmelser angående kungörelserna i kyrkorna, som skulle kunna beslutas, och uppdraget synes sålunda icke beröra kungörelseförfarandet i allmänhet, då det icke alls avser kungörelserna i allmänna tidningarna. Det är detta sistnämnda förfarande, som jag tycker bör undersökas i hela dess vidd.

Riksdagen har en gång på nittioalet avlåtit en skrivelse om en utredning i detta avseende. Jag beklagar, att den justitieminister, som hade med frågan att göra, ansåg, att man icke skulle bry sig om någon sådan utredning, utan att man borde taga upp saken i samband med varje ny lag, som stiftades och där kungörelseförfarande förekom. Jag tror det hade varit lyckligt, om skrivelsen medfört en annan påföljd, och skulle herr Schedin komma med en motion till nästa riksdag om utredning angående kungörelseförfarande i allmänhet, skulle jag vara den förste att understödja motionen.

Sedan vill jag i förbigående säga, att herr Åkerman syntes sväva i den föreställningen, att det inte skulle vara så svårt att bestämma i vilken tidning en kungörelse skulle införas, därför att sökanden själv kunde få välja tidning. Men det går väl ändå inte för sig; då inför han den naturligtvis i den mest obskyra tidning som finns, om han inte vill ha saken känd.

Herr Schedin talade också om, att man har den tjuguariga hävden, som såve-rar dem, som varit i Amerika eller annars varit länge borta. Men det är inte deras rätt, jag särskilt ömmar för, utan de inteckningshavares, som under tiden efter det lagfart beviljats lämnat lån mot inteckningssäkerhet i den lagfarna fastigheten och vilkas säkerhet försvinner i och med att det visar sig att den, som fått lagfart, icke varit rätt ägare till fastigheten i fråga. Det är ju hela vår inteckningssäkerhet, som i dessa speciella fall kommer i fara.

Sedan vill jag säga, att jag har inte alls haft svårt att finna skäl för mitt yrkande om avslag på motionen, ty jag har bara behövt upprepa, vad första lagutskottet sagt år 1920. Oaktat lagutskottet nu på det stora hela taget har samma ledamöter som då, har utskottet tornerat sin åsikt på grund av förhållandena i Dalarna. Man har fått upplysning om, att en massa lagfarter äro vilande — jag minns inte, hur många herr Åkerman nyss nämnde, att det var. Detta är ju en behjärtansvärd sak, det förstår jag också, men det hänger så förfärligt nära ihop med den fråga, justitierådet Berglöf och hans medsakkunniga ha att undersöka. Det är ju de, som skola ställa till rätta jordförhållandena i Dalarna, och det låge väl närmast till hands, att även denna fråga finge tagas upp av dem. Vi äro ju vana vid att få stifta särskilda lagar för Dalarna, och det få vi väl göra även i detta fall, men det får väl ske samtidigt med att vi behandla de andra lagar, de sakkunniga komma att föreslå.

Jag vidhåller mitt yrkande.

Herr Lyberg: Herr talman! Jag finner det mycket förklarligt, att man anser rättssäkerheten kräva en klandertid av fem år från det sista kungörandet. så länge kungörelseförfarandet är så opraktiskt som för närvarande, då man trycker kungörelsen i en tidning, utan att egentligen någon läser det som tryckts, och då man läser upp kungörelsen i kyrkorna, utan att någon hör på vad som uppläses. Det förefaller mig, som om saken ligger på det sättet, att rättssäkerheten skulle vara mera eller åtminstone lika betjänt med en anordning, varigenom klandertiden utgör endast två år, om samtidigt kungörelseförfarandet, såsom ju här ifrågasättes, blir mera praktiskt framför allt på det sättet, att kungörelsen intages i ortstidningarna.

Då återstår emellertid den fara för rättssäkerheten, som herr Hederstierna i sitt sista anförande underströk, nämligen faran för att åtskilliga in-teckningar, som meddelats med stöd av kungörelselagfarter, skulle komma att förfalla. Men om såväl i ena som i andra fallet vederbörande i lika omfattning förutsätts i tid väcka klandertalan, ha lika förutsättningar för att väcka sådan talan, får man utgå ifrån, att i bägge fallen, vare sig tiden är fem år efter det nuvarande kungörelseförfarandet eller två år med ett bättre kungörelseförfarande, rättssäkerheten icke heller i detta avseende kommer att lida något på en sådan förändring, som här är ifrågasatt.

Jag kan icke hjälpa, att jag ser saken så, att man genom det föreslagna kungörelseförfarandet givetvis — och det bestrider väl ingen — bättre tillgodoser de närboendes intressen, och att med de nuvarande kommunikationerna väl i alla fall de två år, som äro ifrågasatta, äro tillräckliga även för dem, som bo utanför landet. Jag kan icke tänka mig annat, än att om dessa senare överhuvud taget läsa kungörelsen i posttidningen, de väl göra detta, innan de två åren för-lupit. Hava de icke gjort det inom denna tid, lära de väl aldrig göra det.

Under sådana förhållanden och då frågan onekligen är av stor praktisk betydelse för de enskilda och då jag dessutom tror, att det allmänna har ett stort intresse av att en hel del av dessa vilande lagfarter bringas ur världen, så att man når slutpunkten i lagfartsförfarandet, tillåter jag mig, herr talman, att yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Nothin: Herr talman! Jag hade icke tänkt yttra mig i denna fråga, men jag kan icke underlåta att göra ett par reflexioner.

Jag vill då säga, att jag knappast kan förstå reservanternas ståndpunkt. Nu gällande bestämmelser hava ju visat sig medföra olägenheter för skilda delar av landet, och för Dalarna hava dessa olägenheter varit så stora, att deras avhjälpande måste anses vara rent av en livsfråga för hela provinsen. Här nämndes nyss i diskussionen, att ungefär 45,000 lagfarter äro vilande i Dalarna. Jag ber herrarna betänka, vad det vill säga, att jordägarna icke kunna få sina in-tecknings- och kreditförhållanden ordnade.

Nu är här endast fråga om en utredning om, huruvida förhållandena icke skulle kunna göras enklare och bättre. Jag tror, att en sådan utredning kommer att giva vid handen, att i fråga om vilande lagfarter en tvåårstid är lika säker som en femårstid, men skulle utredningen uppvisa ett annat resultat, då blir det så dags att tala om den saken.

Herr Hederstierna brukar ju gärna vilja hava utredningar till stånd, men i detta fall är herr Hederstierna så säker på, att icke något kan göras åt saken, att han till och med motsätter sig utredningen. Den ståndpunkten kan jag verkligen icke förstå.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr von Geijer: Herr greve och talman! Omständigheterna hava gjort, att min verksamhet vid den domstol jag tillhör givit mig en viss erfarenhet på

*Om
ändringar i
lagfarts-
förordningen.
(Forts.)*

Om
ändringar i
lagfarts-
förordningen.
(Forts.)

ifrågavarande område beroende därpå, att staden för ett tjugotal år sedan inkorporerat en landsförsamling, i vilken jorden icke undergått skifte i någon form, varigenom äganderättsförhållandena kommit att förete ett förvirrat tillstånd. Där hade lagfart knappast erhållits på någon fastighet. Under den tid, som förlupit efter inkorporeringen, har detta förhållande i rätt avsevärd grad förbättrats, men olägenheter förefinnas ännu.

Man skulle kanske kunna tro, att jag efter denna min inledning skulle vilja gå med på det nu föreliggande utskottsförslaget, då just de beträffande Dalarna åberopade förhållandena kanske förete någon analogi och just åberopats såsom stöd för ett förslag i denna riktning. Så är emellertid icke förhållandet.

Jag skall nu icke upprepa de av reservanterna anförda skälen utan endast tillägga, att jag är fullständigt förvissad om — officiellt kan jag icke veta detta — att man för att inom samhället få någon reda i förhållandena nödgats — i alldeles lojalt syfte, det medger jag gärna — tillgripa skenköp för att få en fångeshandling till vinnande av lagfart. Denna omständighet, som domstolen i och för sig icke alltid kan göra något åt, anger ju emellertid, att det kan vara fara å färde i detta förhållande och att det ligger en viss trygghet i, att den nu stadgade tiden av fem år bibehålles.

Jag skall nu icke uppehålla mig vid vad herr Åkerman sade om den 20-åriga hävden. Jag vill endast anmärka, att det väl icke kan vara någon fördel att vindicera till sig en fastighet, som med orätt blivit någon avhänd, om den är överintecknad; eller ock kunna inteckningarna för innehavarna av dessa vara värdelösa. Den rättssäkerhet, som ligger i den tjuguariga hävden, är alltså enligt min mening icke fullt tryggande.

Jag får tillägga, att jag ej försport något missnöje med själva tidsbestämelsen av fem år — kanske vederbörande sakägare icke så noga tänkt på detta, det medger jag — utan det har just varit kungörelsesättet och framför allt kostnaderna, som man stundom klagat på. Dessa omständigheter hava gjort, att enstaka jordägare legat på sina kungörelser och icke fått dem införda, och därigenom har det skjutits på lagfarten och trassel sedermera uppkommit. Om man därför skulle på något sätt kunna få kungörelseförfarandet förenklat, har jag för min del ingenting att erinra mot någonting sådant. Kanske man därvidlag dock något underskattar betydelsen av, att kungörandet sker i Post- och inrikes tidningar. Någon betydelse har väl detta, då, om jag icke tar alldeles fel, det just är för i Amerika boende utflyttade svenskar, för vilka Post- och inrikes tidningar äro till ledning. Så är det åtminstone beträffande arv. I dessa frågor taga de svensk-amerikanska tidningarna in rätt mycket av intresse ur kungörelserna i Post- och inrikes tidningar.

Herr Lyberg sade, att det enligt hans mening skulle vara alldeles tillräckligt med en tid av två år. Den, som icke toge reda på hithörande förhållanden under dessa två år, om kungörelsesättet skulle bliva bättre, torde icke heller, menar han, på något annat sätt kunna få reda på dessa förhållanden för att kunna iakttaga sin rätt. Ja, detta hänger tillsammans med en annan sak, som herr Åkerman var inne på, då han också sade, att det är en viss rörlighet som karakteriserar tiden, däri vill jag instämma, men följden härav har blivit, att människor nu förflytta sig ofta och långt bort. Det är synnerligen vanligt just nere i mina trakter, att medlemmar av familjerna vistas i Amerika eller eljest på långt avlägsna orter. För dem spelar tiden en rätt så stor roll. Två år kunna nog vara en tillräcklig tid för att få reda på förhållandet genom kungörelsen för dem som bo i orten eller närheten, det vill jag gärna medgiva, men för avlägset boende personer blir det i allmänhet icke själva kungörelsen som är det avgörande, utan de få väl i de flesta fall reda på förhållandet genom brev eller besök i hemorten m. m. dylikt. Då tycker jag, att denna tid av två år skulle te sig rätt så knapp.

För att sammanfatta min erfarenhet har jag sålunda i likhet med reservanten Rogberg en viss bestämd känsla av, att vi här äro inne på ett område, som kan bliva rätt så riskabelt, i det att nämligen rättssäkerheten kan löpa fara. Min övertygelse är, att om man bringar ner kostnaderna eller låter domstolen verkställa kungörelsen — en tanke, som jag vill kasta fram, om den icke kan komma under omprövning — skulle också därmed mycket vara vunnit härutinnan. Summan av mitt anförande är emellertid, att jag i likhet med herrar Rogberg och Hederstierna i förslaget ser rätt mycken fara för rättssäkerheten, och jag skall därför be att få förena mig med herr Rogberg i hans yrkande.

*Om
ändringar i
lagfarts-
förordningen.*
(Forts.)

Herr Rooth: Herr greve och talman! Enligt nu gällande bestämmelser åligger det lagfartssökande att visa, att han eller hans rättsinnehavare under fem år i följd varit antecknade som ägare av egendomen, innan han får lagfart. Jag föreställer mig, att liknande bestämmelser alltjämt måste finnas, så att den, som saknar åtkomsthandlingar, likväl låter vid mantalsskrivningarna anteckna sig såsom ägare till egendomen och att han några år står uppförd såsom sådan. Jag förmenar, att två år är en alldeles för kort tid för detta ändamål. Om man skall nedsätta femårsgränsen till fyra eller tre år, kan väl kanske vara mera likgiltigt, men jag menar, att en period av två år är alldeles för kort tid, för att det skall bliva någon stadga i registerföringen.

Då jag anser, att herr Rogbergs reservation innefattar förslag till de förändringar, som äro nödiga och lämpliga, ber jag för min del, herr talman, att få ansluta mig till denna reservation.

Herr Larson, Edward: Herr talman! Här har talats om, att två eller tre år skulle vara en alltför kort tid för att skydda äganderätten, men det kan säkert påvisas fall, då en tid av fem år icke varit tillräcklig för att göra detta. Jag vill erinra om ett fall från min hemort, då en person blev avhänd en lägenhet, som hade varit i samband med huvudgården, så länge man kunde minnas tillbaka. Den föreskrivna kungörelsen upplästes i kyrkorna och infördes i Post- och inrikes tidningar, men det var ingen utom dem vilka anordnat annonseringen, som hade en aning om detta, innan tiden var ute och lägenheten i fråga frånhänts innehavaren. Detta visar, anser jag, att det även med en femårsperiod ej alltid går att skydda sig, utan frågan ligger väl så, att blir förhållandet icke känt under den allra första tiden som kungörandet pågår, faller saken sedermera med säkerhet i glömska. Då betyder det icke så mycket, om tiden är två, tre eller fem år.

Nu tror jag icke, att jag förråder någon hemlighet, om jag säger, att utskottets förslag är en kompromiss. Det var nämligen inom utskottet uppe förslag avseende såväl två som tre år, men för att icke fatta någon positiv ståndpunkt till detta beslöt man sig för att skriva, att tiden skulle förkortas samt att utredningen sedan skulle få visa, vilken tid som kunde bli den lämpligaste. Såvitt jag förstår, är det alltså icke alls fråga om två eller tre år utan endast om en förkortning av tiden, en förkortning, som en blivande utredning kan komma att närmare bestämma.

I fråga om kungörandet äro vi ju alla ense om, att något behöver göras, och då utlåtandet är så utformat, att utredningen skall visa den tidsbegränsning, som blir lämplig och nyttig, torde kammaren väl ändå göra klokt i att följa utskottets förslag, till vilket jag, herr greve och talman, ber att få yrka bifall.

Herr Petrn, Bror: Då jag i min verksamhet såsom domhavande har åtskillig kontakt med hithörande förhållanden, skall jag be att få säga några ord i ärendet.

Om
ändringar i
lagfarts-
förordningen.
(Forts.)

I utlåtandet beröras ju två frågor, den ena om en förenkling av kungörelseförfarandet och den andra om en förkortning av klandertiden. Min erfarenhet ger ett starkt stöd för önskvärdheten av att något åtgöres i den förra frågan. Jag skulle kunna påvisa många fall från min praktik, i vilka man kommit in till häradsrätten med dessa kungörelseärenden i ett sådant skick, att man exempelvis befunnits hava ombesörjt kungörandet med fyra veckors eller 28 dagars mellanrum i stället för, såsom föreskrives, en månads eller att man glömt bort att kungöra i en av de angränsande sockarnas kyrkor inom tingslaget, och så måste hela proceduren till större eller mindre del göras om igen. Jag tror, att det beträffande kungörelseförfarandet egentligen icke råder någon olika uppfattning rörande behovet av förenklingar därutinnan. Det är ju mera en formell synpunkt, då man på vissa håll gör gällande, att man bör taga upp frågan om förenklingar i kungörelseförfarandet även å andra områden nu på en gång. Jag tror, att det förefinnes en å vägande erfarenhetsrön grundad allmän folkuppfattning på detta område, som har starkt stöd i de faktiska förhållandena.

Frågar man sig då, huru kungörelseförfarandet bör kunna ordnas, tror jag man kan säga, att det vore tillräckligt med kungörelse enbart i sockenkyrkan samt en gång i dels någon ortstidning och dels Post- och inrikes tidningar.

Vad sedan angår frågan om klandertiden har det sagts, att det icke betyder så mycket, om man har en längre sådan. Jag tror emellertid, att det för respektive parter många gånger betyder ganska mycket. Jag har ett alldeles färskt exempel från min egen erfarenhet, gällande ett inom min domsaga beläget större fiskläge, som nyligen varit underkastat en flerårig skiftesförrättning för möjliggörande av lagfart å resp. fastigheter. Det fanns emellertid inga för vinnande av omedelbar lagfart användbara åtkomsthändingar, till större delen av fastigheterna, utan måste det för flertalet av dem ordnas kungörelsevägen. Fiskläget hade ett 80-tal fastigheter, av vilkas ägare de allra flesta måste gå denna väg för att kunna få sin lagfart. Man hänvände sig från åtskilliga håll till mig med en förfrågan, om det verkligen var så, att man måste vänta i fem år, innan man kunde få rätt upp sina lagfarts- och inteckningsförhållanden efter alla de kostnader och all den väntan, som man redan haft? Mången gång ligger det sålunda säkerligen starka realiteter bakom, som göra det till ett berättigat önskemål att kunna knappa av klandertiden. Å andra sidan medger jag, att särskilt det nu mestadels avslutade jordregisterarbetet haft det med sig, att en del skenköphandlingar i samband därmed åvägabragts på vissa orter för att såmedelst få reda i fastighetsförhållandena. Ur bl. a. den synpunkten tror jag att det kan vara berättigat att förfara med en viss varsamhet på detta område.

För egen del anser jag, att det är nödvändigt, att klandertiden sättes så pass lång, att man har garantier för, att vederbörande äro och under loppet av några år även varit ordentligt mantalsskrivna såsom ägare av respektive fastigheter. Jag skulle tro, att en treårsperiod skulle, såsom jag ser saken, i stort sett fylla behovet härutinnan. Men allt detta rymmes inom den skrivelse, som utskottet föreslagit. Utskottet föreslår nämligen härutinnan endast en utredning, *huruvida och i vad mån* jämväl tiden för klandertalan kan förkortas.

Med denna motivering ber jag, herr talman, för min del att få ansluta mig till utskottets förslag.

Efter härmed slutad överläggning gjordes i enlighet med de därunder förekomna yrkandena propositioner, dels på bifall till vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt, dels på bifall till den av herr Hederstierna vid utlåtandet avgivna reservationen, dels ock på godkännande av herr Rogbergs vid utlåtandet fogade reservation; och förklarades den förstnämnda propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Herr Rosén väckte en motion, nr 260, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för påbörjande av arbetena å statsbanan Jörn—Gubblijaure.

Motionen hänvisades till statsutskottet.

Avgåvos och hänvisades till behandling av lagutskott nedannämnda motioner:
nr 261, av herr Nilsson, Petrus, m. fl., och
nr 262, av herr Lindhagen,
båda i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om förmynderskap m. m.

Herr Rogberg avlämnade en av honom och herr Rosén undertecknad motion, nr 263, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 2 § 1 mom. i skogsvårdslagen den 15 juni 1923 (nr 212).

Denna motion hänvisades till jordbruksutskottet.

Anmäldes och bordlades

statsutskottets utlåtanden:

nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående användande av överskott i Djurgårdskassan till säkerställande under år 1925 av Ulriksdals kungsgårds förvaltning och drift; samt

nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa ändringsarbeten vid garnisonssjukhuset i Stockholm;

jordbruksutskottets utlåtande nr 14, i anledning av väckta motioner om anslag till räntefria lån för inköp av vårutsäde; ävensom

första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 2, i anledning av väckt motion om ävågabringande av utredning rörande antagande av ett världsspråk och inrättande av en internationell världsspråksakademi.

Vid föredragning av Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade propositioner hänvisades dessa, nr 80, 81, 99—101, 128 och 143 till bankoutskottet, nr 102, 107, 120, 129—132, 142 och 144 till statsutskottet, nr 133, 134 och 136 till jordbruksutskottet samt nr 135 och 145 till bevillningsutskottet.

Anmäldes och godkändes riksdagens kanslis förslag till delar av riksdagsbeslutet:

nr 1, ingressen;

nr 2, slutmeningen;

nr 3, angående utseende av ledamöter och suppleanter i utrikesnämnden;

nr 4, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 10 angående gillande av den riksbanken meddelade frihet från skyldigheten att inlösa av banken utgivna sedlar med guld;

nr 5, angående upphävande av danska och norska skiljemynts giltighet som lagligt betalningsmedel i Sverige;

nr 6, angående lag om ändrad utbildningstid för värnpliktiga av 1924 års klass m. m.;

- nr 7, angående lag om överföring till hären av vissa marinen tilldelade värnpliktiga av 1923 och 1924 års klasser;
- nr 8, rörande lag angående domstols behörighet i fråga om upptagande av vissa brottmål;
- nr 9, angående verkställd granskning av riksdagsbibliotekets styrelse och förvaltning;
- nr 10, angående förordning om fortsatt tillämpning av förordningen den 27 april 1923 angående rätt för Konungen att i visst fall åsätta särskild tullavgift;
- nr 11, angående förslag till lag om ändrad lydelse av 3, 5, 6, 7, 9, 10, 14 och 17 §§ i lagen den 13 juni 1921 om förvaltning av bysamfälligheter och därmed jämförliga samfällda ägor och rättigheter;
- nr 12, angående val av riksdagens justitieombudsman och hans efterträdare;
- nr 13, angående val av riksdagens militieombudsman och hans efterträdare;
- nr 14, angående sänkning av tullen å ostron;
- nr 15, angående sänkta tullsatser för ur;
- nr 16, angående ändring i rubriken nr 403 i tulltaxan;
- nr 17, om beredande av ersättning åt innehavare av kommunala förtroendeuppdrag m. m.;
- nr 18, om rätt för stadsfullmäktige att välja två vice ordförande;
- nr 19, angående förslag till lag om ändrad lydelse av 18 § i lagen om fattigvården den 14 juni 1918;
- nr 20, angående ändrad lydelse av 13 och 25 §§ i lagen för Sveriges riksbank den 12 maj 1897;
- nr 21, angående införsel i avlöning, pension eller livränta;
- nr 22, angående förslag till lag om ändrad lydelse av 22 kap. 12 § strafflagen;
- nr 23, angående lag om ändrad lydelse av 71 § i lagen den 26 november 1920 om val till riksdagen;
- nr 24, rörande statskontroll över trustar och andra monopolistiska sammanlutningar av företag inom vårt näringsliv;
- nr 25, angående ansvarsfrihet för fullmäktige i riksbanken; samt
- nr 26, angående ansvarsfrihet för fullmäktige i riksgäldskontoret.

Anmälades och godkändes riksdagens kanslis förslag till riksdagens förordnande, nr 57, för en kommitterad för tryckfrihetens vård.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 1,56 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.

Fredagen den 21 mars f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 3.30 e. m.; och dess förhandlingar leddes av herr förste vice talmannen.

Herr förste vice talmannen tillkännagav, att anslag före kl. 2 e. m. utfärdats till sammanträdets fortsättande kl. 9 e. m.

Herr statsrådet *Malmroth* avlämnade

dels Kungl. Maj:ts skrivelse, nr 174, med tillkännagivande att i statsverkspropositionen under tionde huvudtiteln bebådad framställning om anslag för kommerskollegii upplysningssektion icke kommer att till riksdagen avlätas;

dels ock Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 91, angående pensionsförbättring åt styresmannen vid ammunitionsfabriken, överstelöjtnant C. L. Engström;

nr 92, angående pensionsförbättring åt f. d. underofficeren av 3:e graden H. R. Johansson;

nr 114, angående försäljning av ett kronan tillhörigt område i Mölltorps socken av Skaraborgs län;

nr 115, angående försäljning av vissa kronan tillhöriga fastigheter i Brunflo socken av Jämtlands län;

nr 116, angående pensioner å allmänna indragningsstaten åt änkor efter vissa i försvarets tjänst anställda personer;

nr 117, angående ersättning till förre värnpliktige G. N. Häger;

nr 118, angående pensionsförbättring åt f. d. kaptenen vid flottan S. G. R. Martin;

nr 119, angående pension åt daglönaren K. T. Eriksson;

nr 124, angående pensionering av vissa i lantförsvarets tjänst anställda eller förut anställda personer;

nr 139, angående anslag till försvarsdepartementet, marinförvaltningen och försvarsväsendets lönenämnd;

nr 140, angående efterskänkande i vissa fall av återbetalningsskyldighet beträffande till underofficerare vid flottan oriktigt utbetalta krigstids- och dyrtidstillägg;

nr 156, angående anskaffande av ett statens isbrytarfartyg;

nr 158, angående försäljning av vissa kronoegendomar och upplåtande av lägenheter från sådana egendomar;

nr 166, angående försäljning av vissa delar av det s. k. Köpingskomplexet i Västmanlands län;

nr 167, angående dyrtidstillägg åt vissa lärare vid lantmannaskolor och lantushållsskolor samt lantbruksskolor ävensom vid lantushållningsseminariet å Rimforsa;

nr 184, angående pensionering av vissa i lantförsvarets tjänst anställda eller förut anställda personer;

nr 198, angående pensionsförbättring åt mästaren vid flottans varv i Stockholm C. O. Svantesson;

- nr 199, angående godkännande av ett mellan Sverige och de Socialistiska Sovjetrepublikernas Union avslutat handelsavtal;
nr 200, angående godkännande av en mellan Sverige och Schweiz träffad provisorisk handelsöverenskommelse; samt
nr 202, angående tillämpning, i vad angår kronoegendomar, av föreslagen lag om återköpsrätt till fast egendom.

Herr statsrådet *Clason* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

- nr 138, angående avlöning åt pastorn vid svenska Victoriaförsamlingen i Berlin;
nr 153, med förslag till grunder för tillfällig löneförbättring under ecklesiastikåret 1924—1925 åt kyrkoherdar och kommunistrar i nyreglerade pastorat samt åt kontraktsprostar och vissa extra ordinarie präster;
nr 154, angående pension åt slöjdläroaren Lars Hansson Bergs änka Paulina Berg, född Johansson;
nr 164, med förslag till lag om ändrad lydelse av § 2 i förordningen den 20 november 1863 om kyrkostämma samt kyrkoråd och skolråd i Stockholm samt förslag till förordning om vården av vissa kyrkogårdar i Stockholm;
nr 170, angående folkundervisningens befrämjande i rikets nordligaste gränsoorter;
nr 180, angående anslag till nybyggnader för de kemiska och fysiska institutionerna vid Chalmers tekniska institut;
nr 181, angående tillsättande av viss ämnesläroarbefattning vid institutet för blindas i Tomtebodas;
nr 182, med förslag till grunder för dyrtidstillägg under ecklesiastikåret 1924—1925 åt dels kyrkoherdar och kommunistrar i nyreglerade pastorat samt åt kontraktsprostar och vissa extra ordinarie präster, dels ock innehavare av prästerliga emeritlöner; samt
nr 195, angående särskilda kurser vid lärlingsskola med syfte att förbereda till inträde i teknisk fackskola.

Herr statsrådet *Malm* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

- nr 147, angående anordnande av vissa lokaler i förutvarande straffängelset i Stockholm åt riksarkivet och statens historiska museum;
nr 148, angående bidrag av postmedel till centralkassan för postpersonalens fackliga och ekonomiska sammanslutningar m. m.;
nr 150, med förslag till lag om samhällets barnavård m. m.;
nr 151, med förslag till lag om ändrad lydelse av 14 kap. 45 § strafflagen m. m.;
nr 152, med förslag till lag om ändring i vissa delar av förordningen den 21 mars 1862 om kyrkostämma samt kyrkoråd och skolråd m. m.;
nr 155, med förslag till lag om utförande och nyttjande av elektrisk anläggning för telegrafering eller telefonering utan tråd m. m.;
nr 157, angående utförande av vissa fiskehamnar;
nr 162, angående ersättning av statsmedel för handräckning i vissa fall enligt 72 § i lagen den 14 juni 1918 om fattigvården;
nr 168, angående uppförande av ett bangårdspostkontor i Stockholm;
nr 171, med förslag till lag om ändrad lydelse av 16 § i lagen den 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete;
nr 172, angående viss ändring i grunderna för förvaltningen av den i 19 § av lagen den 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete omförmälda fond m. m.;

nr 173, angående anslag för upprätthållande av riksförsäkringsanstaltens verksamhet;

nr 175, med förslag till lag om ändrad lydelse av andra stycket av slutbestämmelserna i lagen den 19 juni 1917 angående ändring i vissa delar av lagen den 1 juli 1898 om de svenska lapparnas rätt till renbete i Sverige;

nr 188, med förslag till lag om landsting m. m.;

nr 189, angående vissa inrikes postavgifter; samt

nr 197, med förslag till förordning om ändring i vissa delar av stadgan om skjutsväsendet den 22 juni 1911.

Herr statsrådet *Ekeberg* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 121, angående anslag till statskontoret, kammarrätten, riksräkenskapsverket och allmänna civilförvaltningens lönenämnd;

nr 122, med förslag till lag om ändrad lydelse av 2 § i lagen den 26 maj 1909 om tjänstgöringen i Kungl. Maj:ts lagråd;

nr 123, med förslag till lag om ägostyckning inom vissa delar av Kopparbergs län m. m.;

nr 125, med förslag till lag om ändrad lydelse av 1 kap. 4 § rättegångsbalken m. m.;

nr 137, med förslag till lag om förvärvande och förlust av svenskt medborgarskap;

nr 141, angående tillfälliga lönetillägg åt vissa kvinnliga skrivbiträden;

nr 146, angående tillfällig löneförbättring under budgetåret 1924—1925 för viss personal inom den civila statsförvaltningen;

nr 149, med förslag till ändrad lydelse av § 72 riksdagsordningen;

nr 165, med förslag till förordning om fastighetstaxering åren 1925 och 1926 m. m.;

nr 169, angående anslag till statistiska centralbyrån och dess verksamhet under budgetåret 1924—1925 m. m.;

nr 176, med förslag till förordning angående transitering av införsel förbjudna varor m. m.;

nr 179, med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 26 november 1920 om val till riksdagen;

nr 185, med förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 § i förordningen den 18 juli 1913 angående statsverkets fond av rusdrycksmedel m. m.;

nr 186, med förslag till förordning angående fortsatt tillämpning av förordningen den 17 maj 1923 om begränsning av den myckenhet brännvin, som må framställas i sammanhang med pressjästberedning;

nr 187, angående ersättning till vissa vintillverkare samt vissa medlemmar av vindragarlaget i Stockholm;

nr 190, med förslag till lag om återköpsrätt till fast egendom m. m.;

nr 194, med förslag till förordning angående fortsatt tillämpning av förordningen den 13 april 1922 om ändrad lydelse av 3 § i förordningen den 6 november 1908 angående en särskild stämpelavgift vid köp och byte av fondpapper; samt

nr 203, angående vissa ändringar i den vid förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor fogade tulltaxa.

Anmäldes och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 59, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om änd-

rad lydelse av 9 § i lagen den 31 maj 1918 innefattande särskilda bestämmelser angående rätten till inmutning inom vissa län m. m.;

nr 60, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 50, 54, 80, 91, 93, 124, 132 och 133 §§ i lagen den 12 augusti 1910 om aktiebolag;

nr 61, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om ändring i 10 § andra stycket förordningen den 16 juni 1875 angående lagfart å fång till fast egendom; samt

nr 62, i anledning av väckt motion om skrivelse till Konungen angående beredande åt i ödemarkerna i rikets två nordligaste stift anställda präster av ökade möjligheter att vinna befordran inom andra stift.

Anmälades och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 63, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående utsträckning i särskilda fall av den i § 13 mom. 5 i förordningen den 9 juni 1911 med tulltaxa för inkommande varor föreskrivna tidsfristen av två år för utförelse eller uppläggning på restitutionsupplag av tullrestitutionsgodis; och

nr 64, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till kungörelse om ändrad lydelse av § 12 i förordningen den 9 juni 1911 med tulltaxa för inkommande varor.

Vid föredragning av ett från andra kammaren ankommet protokollsutdrag, nr 248, med delgivning av nämnda kammares beslut över dess första tillfälliga utskotts utlåtande nr 3, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående statsbidrag i vissa fall för underlättande av långt från skola boende skolpliktiga barns skolgång, beslöt första kammaren hänvisa detta ärende till sitt första tillfälliga utskott.

Anmälades och bordlades

första lagutskottets memorial nr 16, med föranledande av kamrarnas skiljaktiga beslut rörande första lagutskottets utlåtande nr 14 i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 50, 54, 80, 91, 93, 124, 132 och 133 §§ i lagen den 12 augusti 1910 om aktiebolag, dels ock en i anledning av propositionen väckt motion; samt

första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 3, i anledning av väckt motion, nr 196, om åvägabringande av utredning och förslag i syfte att möjliggöra fastställandet av provisoriska hamntaxor för nyanlagda hamnar m.m.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran, statsutskottets utlåtanden nr 25 och 26, jordbruksutskottets utlåtande nr 14 samt första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 2.

Herr *Rogberg* väckte en motion, nr 264, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om tillämpning i Västerbottens och Norrbottens läns landstingsområden av förordningen den 15 juni 1923 (nr 213) angäen-

de skogsvårdsstyrelser och till förordning om ändrad lydelse av 5 § i förordningen den 11 oktober 1912 (nr 275) om skogsvårdsavgift.

Motionen hänvisades till jordbruksutskottet.

Justerades protokollen för den 15 och den 18 innevarande månad.

Justerades protokollsutdrag för detta sammanträde, varefter kammaren åtskildes kl. 3,45 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.

Fredagen den 21 mars e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 9 e. m.; och dess förhandlingar leddes av herr andre vice talmannen.

Herr statsrådet *Ekeberg* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 159, angående ratificering för Sveriges del av den i Paris den 9 februari 1920 undertecknade internationella traktaten om Spetsbergen;

nr 160, angående vissa anslag till utrikesförvaltningen;

nr 161, angående pension å allmänna indragningsstaten åt efterlevande till vissa inom utrikesförvaltningen anställda eller förut anställda personer;

nr 163, angående ratificering av vissa ändringar i stadgan för den internationella arbetsbyrån;

nr 177, angående försäljning av Skara—Timmersdala järnväg m. m.;

nr 178, angående anslag till bestridande av kostnader i samband med domstolsbehandling av frågan om tillstånd till Vänerns reglering;

nr 183, angående godkännande av att traktater rörande inrättande av undersöknings- och förlikningsnämnder avslutas mellan Sverige samt Danmark, Finland och Norge;

nr 191, med förslag till förordning med vissa bestämmelser angående handel med brännved och annat virke i löst mått m. m.;

nr 192, angående statsmonopolet å tobakstillverkningen i riket;

nr 193, med förslag till förordning om vissa ändringar i förordningen den 1 juli 1918 angående handel med skattefri sprit m. m.;

nr 196, med förslag till lag om ändrad lydelse av 183, 185, 186, 193 och 198 §§ utsökningslagen;

nr 201, angående införande av värmeledning i östra flygelbyggnaden till Gävle slott m. m.;

nr 204, med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 28 oktober 1910 om taxeringsmyndigheter och förfarandet vid taxering m. m.;

nr 205, med förslag till lag om ändrad lydelse av 1 kap. 42 § i lagen den 12 maj 1917 om fastighetsbildning i stad m. m.;

nr 206, med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt m. m.;

nr 207, med förslag till förordning om ändrad lydelse av 11 § och 15 § 4 mom.

Första kammarens protokoll 1924. Nr 21.

av förordningen den 28 oktober 1910 om taxeringsmyndigheter och förfarandet vid taxering;

nr 208, med förslag till lag om ändrad lydelse av 4 § i lagen den 13 juli 1887 angående handelsregister, firma och prokura m. m.;

nr 209, med förslag till förordning angående postgironörelse;

nr 210, angående anläggande av ett statens kraftverk vid Norrforsen i Ume älv;

nr 211, med förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel;

nr 212, med förslag till lag om ändrad lydelse av 2 § 8:o i lagen den 26 maj 1909 om Kungl. Maj:ts regeringsrätt;

nr 213, med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet;

nr 214, med förslag till lag om ändrad lydelse av 49, 50, 52, 56 och 185 §§ i strafflagen för krigsmakten den 23 oktober 1914; samt

nr 215, med förslag till lag om ändrad lydelse av 14 § i lagen den 30 juni 1913 om allmän pensionsförsäkring.

Föredrogos var för sig de vid förmiddagssammanträdet avlämnade kungl. propositionerna, och blevo därvid propositionerna nr 114, 115, 141, 150—152, 165, 199 och 200 på begäran bordlagda, varemot de övriga nu hänvisades till följande utskott:

nr 91, 92, 116—119, 124, 154, 184 och 198 till bankoutskottet;

nr 121, 138—140, 147, 148, 153, 156, 157, 162, 168, 169, 172, 173, 180—182, 185, 187 och 195 till statsutskottet;

nr 122, 123, 125, 155, 171, 175 och 190 till behandling av lagutskott;

nr 137, 149, 164, 179 och 188 till konstitutionsutskottet;

nr 146, såvitt den avsåg pensions- och indragningsstaterna, till bankoutskottet, i vad den rörde nionde huvudtiteln, till jordbruksutskottet och i övrigt till statsutskottet;

nr 158, 166, 167, 197 och 202 till jordbruksutskottet;

nr 170, såvitt den rörde pensionsväsendet, till bankoutskottet och i övrigt till statsutskottet; samt

nr 176, 186, 189, 194 och 203 till bevillningsutskottet.

Vid föredragning av Kungl. Maj:ts under förmiddagssammanträdet avlämnade skrivelse, nr 174, med tillkännagivande, att i statsverkspropositionen under tionde huvudtiteln bebådad framställning om anslag för kommerskollegii uppsyningssektion icke kommer att till riksdagen avlätas, beslöts, att denna skrivelse skulle överlämnas till statsutskottet.

Efter föredragning av de denna afton avlämnade kungl. propositionerna blevo propositionerna nr 159, 163, 177, 183, 191, 209 och 211 på begäran bordlagda men hänvisades de övriga, nr 160, 178, 201 och 210, till statsutskottet, nr 161 till bankoutskottet, nr 192, 193, 204, 206 och 207 till bevillningsutskottet, nr 196, 205, 208, 212, 214 och 215 till behandling av lagutskott samt nr 213 till jordbruksutskottet.

Kammarens sammanträde avslutades kl. 9,25 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.