RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1889. Första Kammaren. N:o 16.

Lördagen den 9 mars, e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

Justerades tre protokollsutdrag för sammanträdet på förmiddagen.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 6 och 7 i denna månad bordlagda utlåtande n:o 27, i anledning af väckta förslag dels om fortsättning af statens jernvägsbyggnader, dels om statsbidrag till en enskild jernvägsanläggning.

1 punkten.

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå.

Herr Casparsson: Då jag anser, att en Riksdagens skrifvelse har större värde och betydelse än det papper, hvarpå den är affattad, har jag ej kunnat instämma i det slut, hvartill utskottet kommit.

Riksdagen angaf nemligen för tre år sedan de grunder, hvarefter anslagen för den norrländska stambanans fortsättande borde utgå. Den ansåg nemligen att försigtigheten och omsorgen för statens finanser kräfde, att arbetet icke bedrefves i större omfattning än som kunde ske med ett årligt anslag af omkring två millioner och genom att upplåningen för ändamålet så vidt möjligt inskränktes. Riksdagen ville nemligen inhemta erfarenhet af det ekonomiska resultatet af de redan i Norrland anlagda stambanorna. Har nu denna erfarenhet jäfvat den försigtighet, som Riksdagen ansåg böra iakttagas? Nej! Ser man på resultatet af de redan i Norrland anlagda jernvägarne, hvilket finnes angifvet i reservanternas inom Andra Kammaren reservation, hvilken återfinnes på sidorna 7 och 8 i utlåtandet, så finner man, att resultatet är mycket nedslående; och detta till och med mer än hvad jag för tre år sedan ansåg skola blifva förhållandet. Ser man på jernvägsstyrelsens berättelse, sidan 2, angående afkastningen af stambanorna i sin helhet, så finner man, att afkastningen »å *lånta medel* med tillägg af *kapitalrabatt* och *kapitaliserade trafikmedel*» utgjort, 1883 3,20 procent, 1884 3,07,

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

1885 2,77, 1886 2,14 och 1887 1,96 procent. Det har således gått oupphörligt utför. Styrelsen tillägger att »vid bedömande af den tillbakagång, som under de senare åren visat sig i statsbanetrafikens relativa afkastning, borde bland de bidragande orsakerna dertill ej förbises den omständigheten, att de jemförelsevis föga indrägtiga norrländska jernvägslinierna efter hand blifvit allt mera utsträckta så att de, från att år 1882 hafva utgjort 34 procent af statsbanenätet söder om Storvik, år 1887 ökats till öfver 50 procent eller mer än hälften af samma längd och utgjorde tredjedelen af hela statsbanenätet samt lemnade en nettobehållning, som i förhållande till byggnadskapitalet uppgick till icke fullt en sjundedel af hvad linierna söder om nämnda station i medeltal lemnade såsom relativ behållning.» Se vi på nettobehållningen af stambanorna per bankilometer (sidan 4), så visar sig, att samtliga stambanorna lemnat en nettobehållning per bankilometer af 2,160 kronor; samtliga linierna söder om Storvik 3,058 kronor, men linierna norr om Storvik endast 335 kronor per bankilometer; således ungefär en tiondedel af hvad linierna söder om Storvik lemnat. Jag tror således, att den försigtighet, som Riksdagen för tre år sedan ansåg påkallad, ännu bör iakttagas.

Men, säger man nu, det är misshushållning att bygga så långsamt, och det är nog så, om man betraktar saken uteslutande ur jernvägsbyggandets tekniska synpunkt, men när man ser, att upplåningsräntan är 3,97 under det att afkastningen gått upp till endast 0,41 procent å byggnadskapitalet, det vill säga en skilnad af öfver $3^1/_2$ procent, så tror jag att äfven detta bör mana att icke bygga allt för fort.

Javäl, säger man då, men Norrlands utveckling kräfver det. Detta skäl vill jag icke underskatta, men Norrlands befolkning är mycket gles och att bygga jernvägar för att befrämja folkökningen, är en mycket dyr utväg.

De ekonomiska skälen hafva för mig varit ganska öfvertygande att vidhålla den mindre summa, som jag i min reservation föreslagit. Men det finnes äfven ett annat och ändå starkare skäl, som jag vill beröra. Statsrådet och chefen för civildepartementet har anfört äfven strategiska skäl, och när civilministern det gjort, må det tillåtas mig som civilist att äfven beröra dessa. Jag medgifver, att vår försvarskraft ökas genom en sådan jernväg, men jag frågar, om icke äfven en anfallande fiendes anfallskrafter ökas genom en stambana norr om Bottenhafvet, och en anfallande fiendes anfallskrafter fruktar jag blifva alltid större än våra försvarskrafter. Jag undrar om hans anfallskraft icke ökas ännu mer genom jernvägen än vår försvarskraft. När jag först inträdde i det offentliga lifvet hörde jag förkunnas som ett axiom, att vilkoret för att Sverige skulle kunna försvara sig, låg i vårt halfinsulära läge. Om jernvägen fortsättes, — och jag förmodar meningen är att fortsätta den till Haparanda, ty bygger man mellan Ångermanelfven och Luleå elf, hvad finnes då för skäl att icke fortsätta äfven till Torneå elf, — då hafva vi öppnat en fullt färdig inmarschväg öster ifrån. Nu säger man, att det är mycket lätt att spränga broar och sålunda hindra fiendens framträngande, men det är med nutidens hjelpmedel också mycket

lätt att återställa banan och i alla händelser kommer en stor del af våra försvarskrafter att på detta sätt bindas.

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

Hurudant är då vårt försvarsläge? Beträffande det rörliga försvaret, har man öfverljudt förkunnat, att vi icke hafva något egentligt försvar, och en del fackmän hafva sökt förringa den lilla armé vi hafva. Huru är det då med det fasta försvaret? Vår enda fästning är ofullbordad och dess byggande fortskrider med snäckans gång. Hufvudstaden, som ligger i vår strategiska förpostlinie, är alldeles obefäst och man tyckes nu mera alls ej tänka på, hvad man redan på 1200-talet insåg, att Stockholm utgör nyckeln till hela Mälardalen. Hvad rikets andra stad beträffar, så nämndes här om dagen, att Göteborg kan nedskjutas af en enda pansarfregatt. Sådant är vårt försvarsläge. Man kan då fråga, om jag vill, att en hel landsdel skall vara utan jernväg endast af strategiska skäl. Det vill jag icke, men jag vill, att innan vi fullborda den norra stambanan, försvarsfrågan först skall vara löst, så att vi intaga en mer betryggad ställning än för närvarande. Jag är lifligt öfvertygad, att om vi i närvarande stund öppnade nya inmarschvägar norr ifrån, då kan genom ett af de politiska schackdrag, som icke sällan inträffa i folkens lif, mycket lätt hända, att det blott behöfves några få drag för att man till Sverige skall kunna säga: »schack och matt». Det är derför jag med ett visst misstroende upptagit frågan om påskyndande af norra stambanan och det är till väsentlig del af denna orsak, som jag anser, att nu icke bör lemnas högre anslag än förra Riksdagen medgaf. Då jag nu erfarit, att Andra Kammaren med icke obetydlig majoritet antagit en siffra af 2,500,000 kronor, så yrkar jag bifall till min reservation eller att för ändamålet måtte beviljas 2,500,000 kronor.

Herr statsrådet von Krusenstjerna: Den siste talaren anförde två skäl, hvarför man skulle stanna vid ett anslag af 2,500,000 kronor. Det ena var den ringa rentabiliteten af de norrländska stambanorna. Denna omständighet, som jag icke kan förneka, synes mig hafva kunnat åberopas och åberopades också 1886, då frågan förelåg huru vida vi skulle fortsätta stambanebyggandet norr om Ångermanelfven, men, sedan denna fråga är afgjord, sedan det är ett faktum, att vi skola bygga till Vännäs — och detta involverar att vi skola bygga vidare till Luleåelf, kan jag icke finna, att detta skäl vidare har någon betydelse. Genom 1886 års beslut är redan bestämdt att staten skall med ett visst belopp komma att bidraga till stambanebyggnaden genom öfre Norrland; frågan gäller nu endast, huru vida man bör fördela detta belopp på flera eller färre år.

Ett annat skäl anförde talaren, i det han åberopade ett riksdagens föregående uttalande i denna fråga. Jag finner det ganska naturligt att talaren, som deltagit i utskottsutlåtandet derom, vidhåller detta, men jag vill fästa uppmärksamheten på att Riksdagen sjelf icke vidblifvit detta utlåtande, lika litet som då i början af 1880-talet det sades, att man till stambanan Bräcke-Sollefteå ej skulle anvisa mera än 2 millioner om året, byggnadsanslaget sedermera ett enda år inskränktes till detta belopp. Hvad angår utta-

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

landet från 1886, så vidhölls det 1887, men frångicks af kammaren och Riksdagen redan 1888. Jag kan således icke förstå annat, än att vi äro alldeles oförhindrade att bedöma denna fråga efter sig förefintande förhållanden, utan att vara bundna af föregående riksdagars beslut, och ser jag saken ur denna synpunkt, synes det mig, att man bör vidhålla den grundsats, att det obestridligen är billigare att, när vi *skola* bygga, bygga för ett större belopp än för ett mindre, när man nemligen håller sig inom vissa gränser. Dessa gränser äro, att anslaget ej blir större än att arbetet fortfarande kan bedrifvas på ett arbetsdistrikt, ty i sådant fall blifva administrationskostnaderna och de s. k. allmänna utgifterna ingalunda ökade i samma proportion som byggnadsanslaget utan i en betydligt lägre. Ett årligt anslag af 4 millioner kan användas på ett arbetsdistrikt och förhållandet ställer sig så att, om vi fördela byggandet genom öfre Norrland på fem i stället för tio år, så besparas i administrationskostnader en summa, lågt beräknad, af 550,000 kronor.

Detta är ett skäl; de öfriga skälen hvarför vi böra, enligt min åsigt, ju förr desto hellre sätta öfre Norrland i jernvägsförbindelse med det öfriga Sverige, har jag redan framhållit till statsrådsprotokollet och äfven tillförene i denna kammare. På ett bland dessa skäl lägger jag för min del synnerligen mycken vigt. Nyligen hafva nästan samtidigt bortgått två män, som båda hade den fullständigaste kännedom om öfre Norrlands förhållanden, och hvilkas uttalanden i förevarande fråga kammaren flera gånger haft tillfälle höra. I mångt och mycket tänkte de olika; i ett stämde de öfverens; de hyste båda det varmaste intresse för bevarandet af den svenska nationaliteten deruppe i öfre Norrland, och de sågo båda en verklig fara i den rigtning, hvari förhållandena der kunde utveckla sig. Såsom ett af de kraftigaste hjelpmedlen för att afvända denna fara betraktade de framdragandet af en stambana genom öfre Norrland. Angående den betydelse en stambana har i detta afseende, tillåter jag mig citera ett yttrande, som fälldes för två år sedan i denna kammare. Det fälldes af en talare på elfsborgsbänken. Han yttrade, att betydelsen af en stambana genom öfre Norrland och Norrbotten var icke blott att transportera våra trupper dit upp för att i farans stund skydda Norrbotten mot fiendeanfall utan i ännu högre grad att transportera svenska sympatier dit upp, för att hejda en invasion, som kunde blifva farlig och förderflig samt förbinda dessa folkklassers sympatier och intressen med det öfriga Sveriges.

Jag hemställer om bifall till statsutskottets förslag.

Herr Sandberg: För mig har det varit en innerlig glädje, att det vid innevarande riksdag inom Första Kammaren finnes en fullt pålitlig majoritet, som vill bereda skydd åt Sveriges näringar och framför allt åt vår modernäring, jordbruket. Men det finnes äfven en annan fråga, som i vigt täflar med, för att icke säga öfverträffar frågan om tullskydd, nemligen vår ständigt sig ökande skuldsättning.

Under frihandlarnes 30:åriga regemente hafva vi så godt som oafbrutet, churu än med större och än med mindre fart, angenämt och beqvämt färdats utför skuldsättningens sluttande väg, hvilken väg,

om man alltjemt fortfar att resa på densamma, så väl för staten som för den enskilde endast kan föra till ett bedröfligt mål, *bankrutt*.

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

Så snart en del af en stambana eller en enskild jernväg blifvit färdig, har den blifvit invigd med högstämda tal, festligheter och jubel; men man har dervid förbisett eller åtminstone föga tänkt på, att festens egentliga föremål, den nybyggda jernvägen, så godt som uteslutande tillhörde icke staten eller det enskilda bolaget, utan den i de flesta fall utländske långifvaren, som försträckt penningarne till jernvägens byggande. Om man på allvar besinnat detta sorgliga förhållande, så hade kanske jublet stäfjats och festligheterna varit mindre storartade.

När en gång historien skrifves om de tre senaste decennierna, så kommer man säkerligen både att klarare inse och att strängare bedöma allt det onda, som statens alltjemt fortsatta upplåning i vidsträckta kretsar förorsakat. Följande statens förledande exempel, hafva kommuner och enskilda personer allt mera vant sig att tillfredsställa alla sina önskningar, att fylla alla sina verkliga eller inbillade behof med lånta medel, och vi hafva verkligen kommit derhän, att Sveriges allmänna och enskilda skuld nu uppgår till ett belopp, som är vida större än hvad under någon föregående period af vår historia varit händelsen och som vida öfverträffar hvad man för några tiotal af år sedan kunnat föreställa sig.

När man någon gång känt sig orolig öfver statsskuldens hastiga tillväxt, har man tröstat sig med dels att de många upplånade millionerna blifvit använda till produktiva företag, jernvägsbyggnader, och dels med att taxeringsvärdena på den fasta egendomen i Sverige uppgå till tusentals millioner. Hvad det förra angår, så får Sveriges folk hvarje år bittert erfara att jernvägarne endast i viss mån äro produktiva, enär för räntor och amortering å de upplåtna medlen årligen måste erläggas en eller annan million utöfver nettobehållningen af jernvägarne. Hvad den fasta egendomens taxeringsvärde angår, kan jag för min del icke fästa mycken vigt dervid, då jag i min hemort under senare tider ofta fått se att fastigheter både i stad och på landsbygden blifvit försålda för hälften, ja tredjedelen af taxeringsvärdena.

Ehuru jag sjelf aldrig befattat mig med att omvända drinkare, så har jag dock hundrade gånger hört och läst, att intet uträttas för en drinkares förbättring derigenom, att han dag för dag söker att minska den förtärda qvantiteten af spirituosa. Enda räddningen för honom lärer vara absolut nykterhet. Efter mitt förmenande finnes heller ingen annan räddning hvarken för stater, kommuner eller enskilda, hvilka vant sig vid att genom lån anskaffa medel för allt hvad de önska eller tro sig behöfva, än att på en gång upphöra med all ny upplåning och i stället på allvar öfva sig i de dygder, som Sveriges folk nu knapt mera än till namnet känner, nemligen sparsamhet och försakelse.

Men det är tid att öfvergå till den nu ifrågavarande banan. Jernvägsstyrelsen yttrar: »att för den norrländska statsbanan skulle sammanknytningen med Luleå—Ofotens jernväg medföra en väsentligen större trafik genom tillgängligheten å ena sidan af de rika natur-

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

alstren vid sistnämnda bana och å andra sidan af Vesterbottens och Norrbottens rikliga kolskogar», samt påstår slutligen: »det vara af vigt att genom ett påskyndande af arbetet söka göra fruktbringande det för norra stambanans byggande redan nedlagda betydliga kapitalet» Dessa skäl äro sannerligen så märkvärdiga att de förtjena att närmare skärskådas. Det borde väl vara ett faktum, som af ingen kan bestridas, att så tunga varor som malm, jern och skogsprodukter alltid söka sig väg till närmaste hamn och endast i ytterst sällsynta fall komma att forslas på den ifrågavarande stambanan som ju i hela sin sträckning alltid löper paralelt med kusten, om också stundom på några mil afstånd derifrån. Påståendet att påskyndandet af arbetet hastigare skulle göra fruktbringande det på norra stambanan nedlagda kapitalet, synes mig vara ännu mera orimligt. Erfarenheten har ju tydligen visat att trafikinkomsterna minskas ju längre upp man kommer i det föga befolkade öfre Norrland.

Om de politiska och strategiska skälen för den norra stambanans skyndsamma färdigbyggande vill jag icke mycket orda. Dessa skäl lemna visserligen ett rikt material för vältalighetsöfningar i den högre stilen, men deras verkliga betydelse torde vara långt mindre än man föreställer sig. I likhet med den föregående talaren tror jag det ännu icke vara afgjordt, huruvida icke befintligheten af en jernväg lika mycket om ej mera gagnar anfallet än försvaret.

På grund af hvad jag nu anfört skulle jag naturligtvis helst vilja vägra allt anslag till fortsättande af arbetena å den norra stambanan, hvilken redan är och alltjemt kommer att blifva en kräfta för våra finanser, utan att medföra motsvarande gagn; men då jag ser huru öfverväldigande stark opinionen för denna bana, åtminstone inom Riksdagen, är, nödgas jag förena mig med herr Casparsson och yrka att anslaget för nästkommande år må nedsättas från de af regeringen föreslagna 4 millioner till $2^1/_2$ millioner, i hopp om att det sistnämnda beloppet skall kunna anskaffas utan ny upplåning. Kan så ej ske, så skulle jag, hellre än att vara med om nya lån, gå in på att Riksdagen beslutar en särskild bevillning att utgå af hela folket för det fortsatta byggandet af denna bana. För några tiotal af år sedan i slutet af 1840-talet, då man ännu ej förstod sig på nyttan och gagnet af att med lånta medel bestrida nödvändiga utgifter, upptogs en sådan bevillning under flere år, för att betäcka kostnaderna för den svenska expeditionen till Fyen. Som mig synes, ega vi full rätt att kasta i Mälaren eller bygga gagnlösa jernvägar för de medel, som vi sjelfva ega, men helt annorlunda ställer sig förhållandet, då vi för sådana ändamål taga i anspråk hvad som icke tillhör oss: våra efterkommandes tillgångar.

Man borde väl besinna att för hvarje million, vi för den norrländska stambanan upplåna, belasta vi våra efterkommande med en förökad skatt motsvarande räntan och annuiteten för det upplånta beloppet, och då för den norrländska stambanans fullbordande ytterligare torde erfordras kanske hundrade millioner, komma säkerligen våra efterkommande att få vidkännas en ökad årlig beskattning af flere millioner, men jag vet väl att allt hvad jag har sagt och kan komma att säga i detta ämne ingenting uträttar emot den jernvägs-

feber, som i 30 år beherskat och ännu fortfarande beherskar flertalet af vårt folks representanter. Jag vill derför endast sluta med den gamla sentensen: Dixi et salvavi!

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

Herr Cederberg: Den förste talaren uppläste en bit ur jernvägsstyrelsens senaste berättelse angående trafiken, af innehåll att de norrländska jernbanorna *bidragit* till den nedgång i statsbanornas rentabilitet, som på de senaste åren visat sig. Som han icke nämnde någon annan orsak till behållningens nedgående än de norrländska banorna, skulle den slutsatsen deraf kunna dragas, att de norrländska banorna varit de *enda,* som orsakat nedgången, och sålunda komma till annat resultat, än jernvägsstyrelsen menat. Det torde icke vara hvarken honom eller någon annan obekant, att på senaste åren de flesta banorna visat en sådan tillbakagång just på grund af den aftagande trafiken och sämre konjunkturer under dessa åren, men hade talaren läst en liten bit till, tror jag, att han skulle hafva funnit, att de norrländska banorna i allmänhet icke följt med i denna tillbakagång. På sidan 3 stå följande ord, som jag särskildt antecknade för några dagar sedan och ber att få sätta emot dem han citerade: »minskningen gäller samtliga linier med undantag af sträckorna Östersund—Torpshammar, Sollefteå—Bräcke, Ånge—Bollnäs och Kilafors—Stugsund» Det är således de flesta banorna norr om Storvik. Om talaren vidare velat titta litet till på jernvägsstyrelsens berättelse för 1887, skulle han hafva funnit, att linien Laxå—Charlottenberg gaf i nettobehållning 0,35, under det linierna norr om Storvik gåfvo 0,41. Det är en obetydlig skilnad, men det visar likväl, att de norrländska banorna icke varit de sämsta i det svenska stambanenätet. Ungefär lika ställer sig nettosiffran för 1886. Då var äfven linien Laxå—Charlottenberg, om jag ej missminner mig, sämre än linierna norr om Storvik. Vare nu härmed huru som helst. Det kan icke vara någons åsigt, att staten bygger dessa banor, för att det skall blifva en affär. Skälet hvarför de byggas är förut nämndt och vidare upprepadt från statsrådsbänken, och jag skall icke uppehålla mig dervid, men då den föregående talaren yttrade, att vi af statsmedel utgifva i räntor årligen flere millioner, så ber jag att få nämna att jag läst statsutskottets utlåtande angående riksgäldskontorets förvaltning under 1888 på annat sätt. Så vidt jag kunnat finna går det belopp som af statsmedel utgifves i räntor icke upp till en och en half million ens. Staten gör för öfrigt på stambanorna en mängd besparingar, som icke synas i någon bok. Jag vill erinra, hvad t. ex. posten skulle kosta, om den icke fraktades på jernvägarne och likaså förhåller det sig med en mängd andra transporter. Resultatet får ej heller bedömas uteslutande efter de siffror, som visa behållningen af banorna i fråga. Man har i dessa dagar sett notiser, som omtala huru tågantalet måste ökas norr om Storvik, för att frakta gods, som kommer ifrån Upland, Vestmanland och Dalarne. Just till följd af de norra stambanornas befintlighet kommer godset in på jernvägen och passerar en stor del af de södra banorna. I annat fall skulle det icke komma dit och statsbanorna skulle gå miste om denna trafik, som i jernvägsstyrelsens redogörelse, såsom

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

ju också rigtigt är, redovisas såsom inkommande för de södra banorna, men icke för de norra. Det går icke an att på detta sätt förbise de norra banorna och alldeles särskilja dem från de södra.

Hvad jag än må säga, så skall förmodligen ingen, som har en motsatt åsigt, låta öfvertyga sig af mig och jag vill icke upptaga tiden längre. Mitt skäl är, att det är dyrt att bygga långsamt. Nu hafva vi penningar, nu kunna vi få materiel och arbetskrafter billigt. Derför böra vi bygga mer för ett jemförelsevis större belopp. Att vi böra bygga, derom tror jag att de fleste äro ense, den siste talaren kanske undantagen. Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Grefve Sparre: Då jag deltagit i öfverläggningarne i denna fråga under många föregående år, har jag önskat att äfven i år deri yttra några ord. Jag ber då till en början att få erinra om den tid för flera år sedan, åren 1877—1881, när vi byggde med kraft för att komma fram till tvärbanan genom Norrland; då användes årligen ganska stora belopp, ett år ända till 7,470,000 kronor, och *allt* upplånade medel. När sedan fråga uppstod att utsträcka stambanan norr om tvärbanan, funnos många, som önskade att afstanna arbetet, visserligen ej för alltid, men en tid framåt, på det vi måtte förut vinna någon erfarenhet beträffande den färdigbyggda bandelens trafik. Riksdagen beslöt emellertid att fortsätta jernvägsbyggnaden till Ångermanelfven, men anslog för ändamålet vida mindre belopp än som förut utgått. För detta belopp har i ej ringa grad hemtats stöd från tanken att man skulle kunna göra ett uppehåll med jernvägsbyggandet vid Ångermanelfven. Förhållanden, som de fleste torde erinra sig, kommo dock emellan, och i stället för att låta banan stanna vid Ångermanelfven, lemnade man ytterligare medel för dess fortsättande till Vännäs. Jag tror också att de fleste, som röstade för detta anslag, voro öfvertygade att Vännäs icke var den punkt, der man skulle stanna, utan att man borde gå fram till Luleå—Ofoten-banan, ehuru man då, till följd af tvifvel angående hvilken punkt derpå vore den lämpliga anknytningspunkten, ej bestämde sig uttryckligen derför. Regeringens förslag omfattade Boden såsom mål, men många tvekade om lämpligheten häraf, derför att Boden är en station vid en enskild jernväg, Luleå—Ofoten-banan, och man sålunda måste begagna denna som utfartsväg till hafvet. Detta torde vara det väsentliga skälet hvarför Vännäs bestämdes till slutpunkt.

För öfrigt finner man ock som motiv framhållas, hvarför man ej skulle bygga allt för fort, att man önskade använda äfven till afsevärd del statsmedel och ej bygga endast med lånta medel. Mången anser nemligen att de norrländska jernvägarne knappast skola komma att lemna större trafikinkomst än som erfordras till trafikomkostnaderna och vill derför ej öfverlemna åt framtiden att bära bördan utaf stora ränteutgifter derför. Redan första året, då anslag beviljades till stambanan norr om Ångermanelfven lemnades ett belopp af en half million kronor skattemedel och en half million lånta medel. Året derpå kunde icke anslås högre belopp i skattemedel än 500,000 kronor mot 1,500,000 lånta medel, men förra året anvisades 2 millioner kronor af skattemedel och en half million af

lånta medel. Slutsiffran för denna del af den norrländska stambanan visar således 3 millioner kronor af skattemedel och $2^1/_2$ million af lånta medel. I år kan, om regeringens föreliggande förslag vinner framgång i Riksdagen, och äfven dess finansplan bifalles, ett belopp af $1^1/_2$ million kronor skattemedel afsättas till den norrländska stambanan. Då vi känna öfverskotten för år 1888 och dessa göra antagligt, att man nästa år torde kunna lemna ett något högre belopp skattemedel till denna bana, synes man kunna förutsäga att i fall det nu begärda anslaget 4 millioner kronor beviljas till fortsättning af arbetena på linien Sollefteå—Vännäs, och lika belopp nästa år, skall ungefär hälften af kostnaden för denna bandel, Sollefteå—Vännäs, komma att bestridas med statsmedel och den andra hälften med lånta medel. Vid sådant förhållande kan jag ej anse mig handla inkonseqvent, om jag ställer mig på ståndpunkten af den högre summan, ty hvad som komme att *lånas* blir ej mera än som varit fallet, då vi byggde med de små beloppen.

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

Jag får dessutom fästa uppmärksamheten derpå, att dessa låneanslag icke varit små, då vi byggde den första delen af norrländska stambanan, Bräcke—Sollefteå, norr om tvärbanan, ty samtidigt byggdes hufvudsakligen banorna till Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall, och till hela anläggningskostnaden användes då lånta medel. En uppgift å samtliga anslagen för statens jernvägsbyggnader omfattande åren från och med 1882 torde härvid vara af intresse. Vi beviljade sålunda för 1882 2,500,000 kronor, 1883 visserligen endast 2,000,000, men 1884 4,000,000, 1885 5,200,000, 1886 6,401,000, 1887 4,100,000, 1888 2,270,000 och för 1889 2,500,000 kronor. Man finner således, att för fyra af dessa åtta år hafva vi lemnat högre belopp än hvad i år statsutskottet i öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts proposition föreslagit. Då man har öfverskott i statskassan och icke behöfver öka upplåningen öfver hvad förut vanligen varit fallet, vet jag icke, hvarför man icke skulle söka att hastigt nå ett mål, som erkännes vara i högsta grad afsevärdt.

Att, som några tänka sig, bygga ensamt med statens medel, tror jag ej vara möjligt. De belopp, som sålunda skulle kunna anvisas blefve allt för vexlande och små. Luleå—Ofoten-banan skulle blifva färdig långt innan stambanan komme dit upp, något som ej vore fördelaktigt. Norrland är rikt på tillgångar, men behöfver för att kunna tillgodogöra dem bättre kommunikationer. Vilja vi utveckla Norrland, måste vi framför allt utveckla dess kommunikationer, och då vi nu hafva riklig tillgång på statsmedel, synes det mig att vi ej böra undandraga oss att bygga stambanan litet fortare än hittills.

Några skäl hafva under debatten blifvit andragna, som jag ej vill förbigå med tystnad. En talare yttrade sig nyss om de ofantligt stora, till millioner uppgående belopp, som vi skulle årligen af statsmedel få tillskjuta till räntor på jernvägsskulden. Det går dock icke ut några millioner härtill. Huru förhållandet ställer sig för år 1888 framgår af statsutskottets betänkande angående riksgäldskontorets förvaltning, hvilket visar, att för nämnda år fingo vi betala utöfver behållna trafikinkomsten å statens jernvägar och räntor å lånen till enskilda jernvägar ett belopp af 1,383,226 kronor 8 öre. Men icke

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

ens denna summa visar fullständigt statens verkliga utgifter, ty deri ingår ett belopp af 130,552 kronor 36 öre, utgörande förfallen till likvid uppskjuten ränta å lån för enskilda jernvägsanläggningar, hvilket borde rätteligen frånd ragas för att man skulle få en rigtig slutsiffra.

En föregående talare har berört trafikförhållandena vid våra jernvägar, visande att de vore mycket dåliga. Jag tror emellertid att det år han särskildt nämnde var det sämsta som förekommit på mycket länge. Enligt den summariska uppgift, som lemnats angående statens jernvägars trafik med mera för fem-års-perioden 1884—1888 finner man att bruttoinkomsten per bankilometer utgjort 1884 8,612, 1885 8,464, 1886 7,969 och 1887 7,452 kronor, men 1888 åter uppgått till 8,264 kronor. Året 1887, hvars siffra var den enda, som talaren meddelade oss, har således varit det sämsta år vi haft och samma resultat visa siffrorna med afseende på skilnaden mellan bruttoinkomsten och driftkostnaden. Denna belöpte sig 1887 till 2,160 kronor per bankilometer, men 1888 till 2,773 kronor. Beträffande särskildt de norrländska jernvägarnes inkomster för afsänd trafik åren 1887 och 1888 kan jag meddela några siffror, som icke äro utan intresse. — De äro visserligen approximativa, men andra stå ej att erhålla. Dessa siffror visa för nedanstående särskilda linier följande inkomster, uttryckta i hela antal kronor:

	1887.	1888.	Tillökning.
Storlien—Östersund	266,816	285,774	18,958
Östersund—Torpshammar	420,591	493,781	73,190
Torpshammar—Sundsvall	359,970	432,133	72,163
Sollefteå—Bräcke	152,485	198,400	45,915
Ånge—Bollnäs	237,141	237,518	377
Bollnäs—Storvik	221,167	228,668	7,501
Kilafors—Stugsund	257,165	286,983	29,818

Jag har velat anföra dessa siffror, emedan de sista officiella siffror vi hafva äro för år 1887 och detta år som sagdt varit vårt sämsta år.

Äfven om man beräknar att vi ej skola få vidare afkastning af den uppåtgående banan än att den betäcker driftomkostnaderna, synes mig många skäl tala för att vi måste hastigare gå fram åt norr. Omsorgen för Norrlands utveckling och militära skäl samt i ej mindre grad politiska skäl göra detta nödvändigt. Jag tror att en hvar af kammarens ledamöter, hvilken kastat en blick på befolkningsstatistiken och företagit en jemförelse huru de olika nationaliteterna äro blandade och i hvilket procenttal de förekomma i de nordliga delarne af vårt land skall vara öfvertygad derom, att det är en politisk fråga af stor betydelse att vi komma fram snart genom öfre Norrland till tvärbanan. När vi väl kommit dit, är det ingen gifven följd att vi skola gå vidare mot norr. Emellertid behöfva vi ej gå framtiden i förväg, utan hafva nu endast att se till, om vi utan för stora utgifter kunna hastigt fullborda den ifrågavarande bandelen. Till den redan beslutade sträckan fram till Vännäs erfordras $6^1/_2$ millioner kronor och för att bygga jernvägen färdig till Luleå ytterligare $13^1/_2$ millioner

utom materiel. Då en del häraf kan tagas af skattemedel synas mig de belopp, som behöfva upplånas, ej synnerligen stora.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

Herr Fränckel: Vi hafva kommit till det stadium, hvad beträffar nybyggnad af statens jernvägar, att de nya banorna ej längre utgöra särskilda delar för sig, utan äro endast en utveckling af det stora nät, som staten redan har i sin hand. Det vore då önskligt, att, när man behandlar jernvägsfrågan i Riksdagen, man finge behandla den på en gång i hela dess vidd och icke i tre skilda afdelningar, som nu synes blifva händelsen. Den första delen var den, som gälde anskaffande af ny rörlig materiel vid de redan trafikerade jernvägarne; den andra delen af frågan är den nu föreliggande, huru vida vi vid utveckling af jernvägsnätet böra använda nytt kapital på att fortsätta jernvägsbyggandet i större skala än hittills egt rum. Den tredje delen har den kongl. propositionen stält i utsigt, då deri förklaras, att departementschefen är beredd att under riksdagens lopp inkomma med förslag om undersökningar för fortsättning af linien från Vännäs till Luleå. Ännu har emellertid Riksdagen icke beslutat om stambanans sträckning längre än till Vännäs. Då jag står på den ståndpunkt med afseende på jernvägsbyggandet, att det mål, som bör eftersträfvas, är att det kapital, som nedlägges på denna industri, medgifver affären lemna sådan ränteafkastning, som möjliggör att betala åtminstone omkostnaderna derför, och således bör det belopp, som nedlägges i jernvägarne i Norrland, bestämmas af omfattningen af de näringar, som de skola betjena, och måste jag således anse, att hvarje rusning till fullbordande af jernvägsnätet är ett misstag. Då nu både departementschefen och statsutskottet åberopa sig på den förut varande jernvägsbyggnadsstyrelsens motiv för ett större anslag än som föregående år gifvits, kan jag ej underlåta att något närmare skärskåda, huru vida dessa motiv stå i öfverensstämmelse med de principer, som böra gälla i fråga om anläggande af nya jernvägar.

Man har då först att tillse, huru vida det kan vara ekonomiskt klokt att öka anslaget till de norrländska jernvägarne i ändamål att få banan förr färdig. De siffror, som föreligga, visa nu helt och hållet motsatsen. Det är alldeles påtagligt, såsom redan reservanterne visat, att ju längre norrut man kommit med jernvägarne, ju mera ruinerande hafva de varit. I sammanhang härmed får jag rätta det tryckfel, som förekommer i reservationen, der det i redogörelsen för nettobehållningens förhållande till byggnadskapitalet för de norrländska jernvägarne står, att behållningen skulle för bandelen Bräcke—Sollefteå åren 1886—1887 utgjort 0,19 och 0,15 procent af det nedlagda kapitalet. Det skall i stället vara — 0,09 och — 0,15. Af siffrorna i denna redogörelse torde framgå, att statsbanorna omöjligen kunna komma att visa bättre ekonomiskt resultat, ju fortare man bygger. Det har visserligen framhållits, att man skulle genom det ökade anslaget hastigare göra fruktbringande de medel, som blifvit nedlagda på den norra stambanan, och en sådan tanke skulle nog hafva sin rigtighet, om det gält att fullborda förbindelsen emellan

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

ställen, sådana som Stockholm, Göteborg och Malmö, men hvaraf kan man sluta sig till, att trafiken skulle växa derför, att banan komme fram till Luleå? De siffror, som föreligga, visa, att ju längre norrut man kommit, ju sämre har det ekonomiska resultatet varit. Om man jemför hvilka medel som fingo användas, då det var fråga om att bygga södra stambanan, med dem, som nedlagts på den norra, skall man finna, att, då södra stambanan, som är 32 mil lång och kostat nära 25 millioner kronor, byggdes, anslog man dertill vida mindre belopp, i medeltal 2,474,000 kronor per år. Man ser, att ehuru denna bana var af mycket större betydelse och gick genom trakter med vida tätare befolkning, der man kunde hoppas på en stor persontrafik och det sålunda kunnat varit fördelaktigt att bygga fort, man likväl anslog endast $2^1/_2$ million kronor årligen till den samma och tog allt på lån; nu deremot drager man icke i betänkande att öfvergifva en af Riksdagen förut utstakad plan för byggandet och öka årliga anslaget från två till fyra millioner för att komma fram tillräckligt fort. Hvad ligger nu under detta? Jo, det är hänsynen till den af mig påpekade tredje delen af jernvägsfrågan; man vill bestämdt hafva på hand, att Riksdagen skall komma att besluta stambanans fortsättning från Vännäs till Luleå. Faktum är emellertid, att Vännäs beslöts såsom slutpunkt, derför att man tvekade, huru vida man var beredd på de uppoffringar, som banans utsträckning till Luleå skulle medföra, och derför stannade på halfva vägen. Om man granskar de yttranden, som i Riksdagen fäldes, då beslut först fattades om denna banas påbörjande, finner man, att Riksdagen redan då betviflade möjligheten af dess rentabilitet och att anledningen, hvarför man ej ville bestrida dess anläggning med lånta medel, utan dertill använde skattemedel, var den, att man var viss på att en del af det i banan nedlagda kapital icke skulle komma att gifva *någon* afkastning.

I hvad mån de norrländska jernvägarne neddragit inkomsten för de svenska jernvägarne, derom hafva föregående talare yttrat sig; den siste talaren ville visserligen advocera, att uppskattningen på grund af 1887 års resultat blifvit för låg, och jag skall visst medgifva, att detta år var särskildt dåligt. Men ingen kan förneka, att för hvarje mil, som tillkommit på den norra banan, har det ekonomiska resultatet försämrats. Derom upplysa nogsamt trafikstyrelsens årsberättelser. Då de norrländska jernvägarne, som 1882 utgjorde 34 procent af hela statsbanenätet norr om Storvik, nu stigit till mer än 50 procent af det hela samt enligt 1887 års bokslut lemnat en nettobehållning af knappast en sjundedel af öfriga banorna, synes missförhållandet hafva vuxit till en sådan förfärande grad, att ingen möjlighet synes förefinnas att kunna få upp nettosiffran af afkastningen till att betäcka ens närmelsevis räntan å det nedlagda kapitalet. Om jag jemför procenten af nettobehållningen 1887 med föregående år, så finner man, att den detta år, från att vara år 1873 4,74 procent, nedgått till 2,16 procent, således en minskning med omkring 2,6 procent. Denna nedgång betyder 2,6 procent af 343 millioner kronor eller mer än 6 millioner kronor om året. Huru förhåller sig sedan med utgiftsprocenten efter tiden för de norrländska jernvägarnes byggande mot tiden derförut? Under det denna 1872 var 51

procent af inkomsterna, uppgick den 1887 till 71 procent och har således stigit med 20 procent sedan de norrländska banorna till kommit. Här har visserligen påvisats, att denna skilnad skulle kunna vara beroende på en nedgång på andra banor, men minskningen har ej varit så stor andra år och måste derför bero af den betydligt ökade trafikkostnad, som dessa norrländska banor orsaka och deras dåliga trafik. Denna sak är alldeles klar. Hvilken annan trafik skall der väl också kunna finnas, än trätrafiken; jag vill nu ej tala om den kolonialtrafik, som kan vara behöflig till följd af trävarurörelsen. Trafiken torde komma att visa sig så liten, att man skall blifva tvungen att fara med fyra femtedelar af vagnarna tomma tillbaka.

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

Den 1886 tillsatta ekonomiska komitén, som bland annat hade till uppgift att på grund af derom gjorda framställningar tillse, huru vida möjlighet till en allmän fraktsänkning å jernvägarne förefunnes, uttalade såsom sin åsigt, att en sådan sänkning ej kunde ske annat än så framt utsigt ändock kunde förefinnas att räntebetalningen å statens jernvägars skuld skulle kunna ske genom behållningen. Men hur skall det vara möjligt med denna ohejdade ökning af de dåliga stambanorna i Norrland att åstadkomma en nedsättning af taxorna för södra och mellersta Sveriges jernvägar. Detta är naturligtvis alldeles omöjligt vid denna stora nedgång i inkomsterna. Vid afgörandet af den föreliggande frågan har man sålunda icke ensamt att taga i betraktande de uppoffringar af penningar, som Sverige skulle komma att göra för att förse Norrland med en fullständig stambana, utan äfven huru länge vi kunna uppskjuta den tidpunkt, då jernvägarne i mellersta och södra Sverige skola kunna betjena vår industri så effektivt, att den verkligen skall kunna konkurrera med den utländska marknaden. Jag anser, att detta är det mål, vi i första rummet böra eftersträfva och att följaktligen vår första omsorg bör vara att förse de redan befintliga banorna med behöflig materiel. Vi se emellertid, att vederbörande för att kunna förelägga Riksdagen förslag om ett så stort anslag som 4 millioner kronor funnit nödigt att minska det begärda anslaget till anskaffande af ny materiel vid de redan befintliga jernvägarne från $1^1/_2$ till 1 million kronor, hvilket ock Riksdagen redan beviljat. Jag anser att denna minskning kommer att blifva ytterligare känbar till följd af den nedsättning i inkomster, som det norrländska jernvägsnätets fortsättning kommer att medföra.

Öfvergår jag härefter till undersökning af det sätt, hvarpå statsutskottet tänkt sig, att medlen för den nu ifrågasatta jernvägsbyggnaden skulle anskaffas, finner man, att utskottet stält i utsigt, att af de äskade 4 millionerna hälften skulle åstadkommas genom upplåning och den andra hälften genom skattemedel. Då frågar jag, om det verkligen kan vara ekonomiskt klokt att på detta sätt påskynda byggandet genom att undandraga så stora belopp från behållningen på statsregleringen. Jag kan ej finna det.

Ett skäl, som anföres såsom särdeles talande för fortsättning af arbetena i stor skala, är att man skulle sålunda kunna fortfarande gifva sysselsättning åt de ingeniörer och arbetare, som nu äro anställde vid jernvägsbyggnaden. Detta är emellertid ett gammalt slagord, som alltid användes, när man vill hafva ökade anslag. Enligt

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

min åsigt är det dock ej fråga derom, utan om en betydlig *ökning* af den personal, som redan finnes, ty eljest skulle man icke behöfva öka anslaget till 4 millioner kronor, då det skall användas till arbeten på en ort, der man endast kan arbeta sex månader på året, från den 1 Maj till den 1 November. Det större anslaget kommer i stället att nödvändiggöra en större ökning af arbetsstyrka.

Af nu anförda skäl kan jag ej finna det ekonomiskt klokt att gå från den ordning, som Riksdagen hittills önskat följd med afseende på de årliga anslagen till de norrländska jernvägarne, och göra en så betydlig ökning deri som från $2^1/_2$ till 4 millioner. Reservanterna hafva, synes det mig, fullkomligt ställt sig på den af Riksdagen förut intagna ståndpunkten och rigtigt användt de siffror, som de hemtat från trafikstyrelsens årsberättelse, hvarför det synes mig vara fullständigt ådagalagt, att ingen brådska vid stambanans fullbordande är af behofvet påkallad. För min del vill jag till slut endast på det ifrigaste instämma med dem, men då här icke blifvit framställdt yrkande om bifall till annan reservation än den af herr Casparsson afgifna, förenar jag mig med honom samt yrkar afslag å utskottets hemställan och bifall till hans förslag.

Herr Smith: Jag anser mig vara lika rädd om statens medel som den ärade talaren på kalmarbänken, men om regeringen hade begärt dubbla summan, så skulle jag, efter den utmärkta utredning, som statsrådet och chefen för civildepartementet framlagt för anslaget, gerna varit med derom, och jag ber att få anföra några skäl dertill.

Sverige eger så att säga en egendom, som heter Norrbottens län. Denna har en yta af 855,136 qvadratmil eller ungefär lika mycket som Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Malmöhus, Kristianstads, Hallands, Göteborgs, Elfsborgs, Skaraborgs och Gotlands län, hvilka tretton län tillsammans hafva en yta af endast 816,753 qvadratmil. Frågan gäller, huru vida landet bör tillgodogöra sig denna sin stora egendom i Norrbotten och få inkomster deraf, äfven om dessa inkomster icke kunna vinnas direkte utaf jernvägen. Hela Norrbottens län har för närvarande icke mer än 98,709 invånare, hvilket icke gör mer än 106 pr qvadratmil, då deremot Malmöhus län har 8,522 invånare på qvadratmilen.

Sveriges jords taxeringsvärde år 1887 var 2,114,654,260 kronor, men Norrbottens endast 28,992,950 kronor. Bevillningen i Sverige för 1887 var 3,809,827 kronor, hvaraf Norrbotten gaf staten endast 44,788 kronor.

Det torde således ligga i sakens natur, att icke någon del af Sverige är mägtig af en sådan utveckling som just Norrbotten, men huru skulle en sådan utveckling vara möjlig, om man icke ser till att kommunikationer beredas? Förr än sådana finnas, förr än man kan komma dit upp med jernväg hela året om, är det otänkbart att utveckla denna ofantliga egendom, som Sverige der har och hvilken vi blott allt för litet känna till.

Under de senare dagarne har man i tidningarne sett, att den nye presidenten i Amerika vill söka inskränka immigrationen till

Amerika. 1887 utvandrade 50,786 personer, d. v. s. ett antal, som är mer än hälften af hela Norrbottens befolkning. De flesta eller 46,252 personer gingo till Amerika i stället för att de kunnat finna ett Amerika i sitt eget land. Det var omöjligt för dem åtminstone under vintern att gifva sig utaf till Norrbotten, när inga kommunikationer finnas.

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

Är det rättvist och billigt, att då Norrland har sedan några och tretio år tillbaka, allt sedan stambanorna började byggas, bidragit till betalning af räntor och amortering på landets öfriga banor och sjelfva icke fått några, är det rättvist och billigt, säger jag, att man nu vill se till att de få, hvad dem med rätta tillkommer, så långsamt som möjligt? Norrbotten gifver mer än en tredjedel af landets hela inkomst genom sin export af trä och gifver således i inkomst mer än någon annan del af landet, och bör derför hafva berättigade anspråk på södra Sveriges bistånd. Vi veta, att Amerika kunnat bygga tre tvärbanor mellan de båda oceanerna genom nejder, der det icke fans någon skymt af odling. Dessa banor hafva kostat stora belopp, men de hafva i stället gjort all den mark, de passera, ytterst värdefull från att den icke hade något värde alls. Jag undrar, om icke samma förhållande kommer att inträda här. Om Norrlands befolkning ökas och dess resurser utvecklas, så blir resultatet, att äfven skatterna i Norrland komma att i förhållande dertill ökas. Industrien deruppe, grufdriften, måste gifva helt betydliga statsinkomster. Om äfven jernvägen skulle gifva inga inkomster alls, så tror jag, att denna del af Sverige är mägtig en sådan utveckling, att vi kunde votera hvilket belopp som helst för att så skyndsamt som möjligt få jernvägen dit. Sker icke detta, så kan en del af handelsområdet gå förloradt för oss. Byggas banorna till Ofoten och Uleåborg färdiga före stambanan, så kan ock det hända, att den handel på Norrland, som södra och mellersta Sverige skulle kunna få, går öfver åt andra områden och att södra och mellersta Sverige förlora denna del af Sverige för sin afsättning till stor skada för alla, men särskildt för hufvudstaden.

Jag vill icke tala om den politiska delen af frågan, men nog vore det fördelaktigt att vi kunde vara deruppe lika hastigt som ryssarne. Det skulle icke vara stor del af Petersburgs garnison, som behöfde sändas upp dit på den ryska banan för att taga denna provins, som har så liten befolkning, utan att vi kunde säga något derom, emedan vi icke kunde lika hastigt sända några trupper dit för att göra motstånd. När banan till Ofoten blir färdig kommer denna del af Sverige att få ett helt annat värde än nu, emedan den då kommer att stå i förbindelse med en hamn vid hafvet.

Andra synpunkter än jernvägens afkastning böra således tagas i betraktande och afkastningen bör efter mitt förmenande ställas i andra rummet. Norrbotten är en del af Sverige, som hittills icke kunnat tillgodogöras, emedan distanserna äro för stora, och sjelf kan befolkningen icke åstadkomma några banor, emedan den är för liten. Staten måste derför ingripa, och då hvarje egare af en stor egendom söker utveckla den så hastigt han kan, hvarför skall då icke staten göra på samma sätt? Om vi icke kunna få skicka våra

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

utvandrare till Amerika, hvad är naturligare än att vi behålla dem hemma i stället för att skicka dem till Danmark och få dem tillbaka derifrån, när de blifvit utarbetade? Sverige är stort nog icke endast för den nuvarande befolkningen utan för en mångdubbelt större, om vi blott sjelfva önska få den att stanna. Men om vi dröja att utveckla den del af landet, som har de största anspråk på understöd för sin utveckling, tror jag, att vi begå ett stort misstag.

Jag anhåller derför att få yrka bifall till utskottets förslag.

Friherre von Kræmer: Det pågår som bäst en kapplöpning på ömse sidor om Bottenhafvet. På den vestra sidan löper den svenska ånghästen, på östra sidan den rysk-finska. Det gäller, hvem som skall komma främst. Priset är det öfversta Norrland och Lappland såsom handelsområden och, till följd deraf, såsom språkområden. Blir det grannen, som vinner detta fredliga försteg, så, hvad är naturligare, sorgligt gifnare, än att, när en gång stormen rasar genom Europa, det merkantila och språkliga öfvertaget förvandlas till ett politiskt?

Vore kapplöpningens ändpunkt för båda parterna Haparanda, så hade vi redan förlorat; ty vi vore i så fall redan för mycket distancerade. Den rysk-finska jernvägen når redan till Uleåborg, hvarifrån det blott är cirka 15 mil qvar till svenska gränsen, under det att våra spår sluta på flere gånger detta afstånd derifrån. Härtill kommer, att man vet att nästsammanträdande finska landtdag kommer att bevilja med ens medel för banans fortsättande ända till gränsen. Lyckligtvis är dock icke löpningens slutpunkt vid Haparanda. Den för tillfället vigtiga ändpunkten är anknytningen till Luleå—Ofotenbanan. Hunne vi blott dit *i tid*, så kunde kanske allt ännu vara räddadt. Medelst denna bana utbreda sig sedan våra förbindelser öfver hela det inre landet med dess outtömliga tillgångar och dess stora utrymme för en ditflyttad svensktalande befolkning; men detta förutsätter, att vi icke få gå så långsamt tillväga som hittills, utan att vi måste något litet mer anstränga oss. Och, i sanning, för ett så stort mål synes mig det begärda beloppet fyra millioner vara åtminstone icke för stort!

En talare på stockholmsbänken, herr Fränckel, yttrade, att, när man byggde de södra stambanorna, så hade man icke så brådt, utan man byggde med $2^1/_2$ millioner årligen, men han tillade lyckligtvis med $2^1/_2$ millioner, som man *lånade* helt och hållet. Nå väl, här är icke fråga om att *låna* mer än högst $2^1/_2$ millioner. Resten kunna vi bestrida med våra ökade statsinkomster. Vi gå således, om propositionen beviljas, icke fortare på lånevägen, än vid byggandet af de södra banorna. Om jag icke är allt för illa underrättad, skulle det till och med kunna vara möjligt, att dessa $2^1/_2$ millioner lånemedel, vid det slutliga uppgörandet af statsregleringsförslaget skulle kunna nedprutas ännu något.

Här har sagts, att banan aldrig skulle blifva rentabel. Jag bestrider giltigheten af de siffror, som till styrkande af detta påstående anförts. Det är omöjligt att ens tillnärmelsevis döma om denna banas rentabilitet, förr än den hinner ändpunkten och dermed an-

knytningen till den stora framtida transitorörelsen, både hvad gods, post och menniskor angår, först vesterut och sedan en gång kanske än mer österut.

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå (Forts.)

För mig äro dock nu, liksom alltid förut, hvad *denna* bana angår, de ekonomiska beräkningarna af blott högst underordnad betydelse. Det vigtiga, det mycket, mycket *lönande*, det är om det lyckas oss att bevara dessa stora och dyrbara landsändar inom svenskt språk och statsområde! Det är ändå må hända der Sveriges framtid till stor del hvilar. Om vi skola kunna tänka oss, att vi någon gång skola få en framtid annat än såsom en obetydlig liten stat, som ingenting väger på de andra staternas vågskål, då ligger deruppe till stor del möjligheten dertill. Skola vi låta sådant bero på huru vida en eller annan million förräntar sig? Mina herrar, när ett träd hotar att vilja *klyfva* sig i toppen, eller när en vigtig gren hotar att lossna och bereder sig att *falla af*, så slår man jernband om trädet. Må vi gå och göra sammaledes. Jag röstar för bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Tamm, Hugo: Jag skall upptaga till besvarande några af de anmärkningar, som blifvit gjorda mot utskottets förslag.

Den förste talaren, som här yttrade sig, ansåg det vara ett skäl mot att bevilja det högre anslaget, att på samma gång som vi svenskar visserligen få lättare genom denna bana att försvara de norra delarne af landet, skulle det blifva lättare för en främmande magt att anfalla oss. Det kunde varit en god anmärkning, när frågan var att bygga eller icke bygga banan. Nu gäller det endast två eller tre års uppskof. Dermed skulle vi väl icke kunna riskera så mycket, då i alla fall det redan är beslutadt, att banan skall byggas.

Samme talare gjorde derjemte en sammankoppling, som för honom är synnerligen egen. Först då försvarsfrågan blifvit löst, skulle han vilja vara med om norra stambanans fortsättning. Bland mina första erfarenheter vid riksdagen var, att han alltid stod som en förkämpe för att detta skulle vara detta. Han har städse slitit i tu frågorna och icke velat hopkoppla dem. Jag tror icke heller, att det i detta fall är skäl att göra det.

En talare på stockholmsbänken framhöll såsom skäl mot hvad han kallade rusning på denna bana, att genom denna banas svaga rentabilitet man skulle hindras att införa billiga frakter såsom häfstång för industrien här nere. Det vill med andra ord säga, att derför, att industriidkarne här i södra landet, som redan åtnjutit fördelen af att hafva banor, skola få ytterligare fördel af sänkta frakter, skall Norrland blifva beröfvadt sin bana. Detta är ett genljud från den ekonomiska komitén, som i sig innesluter, att staten skall inlösa alla banor, och dessa sedan likställas med landsvägar — ett genljud som jag hoppas måtte spårlöst förklinga.

Han yttrade vidare: hvarför skola inkomsterna växa, när man kommer längre upp till Luleå? Jo, derför, att de bruka ökas, när en bana blir färdig. Småbitar af en bansträckning under byggnad

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

gifva ej samma inkomst, som sedan banan är färdig och upparbetats samt förenar de gifna hufvudpunkterna. Men dessutom föreligger här ett annat förhållande. Det är, att när vi komma dit norrut, komma vi att skicka en stor del alster från de skogstrakter, som staten der rår om, med banan. Nu ligga de, så att säga, såsom ett monopol i deras händer, hvilka vid flodmynningarne hafva sina sågverk. Sedan banan blifvit färdig, kommer timmer att forslas från den ena floddalen till den andra, och högre timmerpris å statskogarne komma då att betingas till följd af större konkurrens. Vi se ock, att detta redan börjat vara fallet vid de norra jernvägarne. Men det blir fallet i långt högre grad, när vi komma längre norrut, ty det är först derifrån de stora försäljningarne från statens skogar kunna ega rum. Derför skola genom banans färdigbyggande till Luleå, så väl inkomsterna på banan, som ock statsinkomsterna på sjunde hufvudtiteln växa.

Vidare har det framhållits, att detta beslut skulle vara någon sorts afvikning från det första beslutet 1886, då Riksdagen beslöt denna banas byggande. Då beslöts det, säger man, att det hela skulle utgå af skattemedel. Jag tror icke, att något sådant beslöts. Tvärt om uttalades då, och det visas faktiskt af den fördelning, som gjordes af anslaget, att ungefär hälften, 500,000 kronor, skulle tagas af lånta medel, och 500,000 kronor af skattemedel. Nu föreslår statsutskottet, i full konseqvens med Riksdagens uppfattning, att om 4,000,000 kronor beviljas, 2,000,000 skola tagas af lånta medel samt anser att återstående 2,000,000 kronor skola af skattemedel kunna fyllas.

Sedermera yttrade äfven stockholmstalaren, såsom bevis mot denna bana, att utgiftsprocenten, jemförd med inkomstprocenten, på de norrländska jernvägarne har stigit. Det är alltid fallet under dåliga år.' Utgiftsprocenten är i allmänhet en fix summa. När inkomstsumman faller, så stiger utgiftsprocenten. Men det är klart, att under goda år kommer inkomstprocenten att stiga betydligt, ty hvarje ökad frakt är ett rent plus i nettobehållning, hvarigenom utgiftsprocenten faller. Då de föregående åren varit utmärkta af allt sämre konjunkturer, är talarens bevis ej bevisande. — Dessutom har samme talare påpekat och framhållit, att reservanternas motivering skulle vara så utmärkt. De hafva framhållit hufvudsakligen, att det varit en låg ränteinkomst på dessa norrländska jernvägar. Ja väl, den har varit låg, men att all förhoppning derför är afskuren, att den skall stiga, och det betydligt, tror jag icke vara fallet. Jag vill här påpeka detsamma, som herr grefve Sparre, nemligen att 1888 hafva, jemfördt med 1887, inkomsterna från Norrlands jernvägar stigit med ungefär $^1/_2$ million.

Dessutom få vi väl icke uteslutande betrakta denna bana såsom en ekonomisk affär, på hvilken staten skall förtjena penningar, och då jag, som förut yrkat på det lägre anslaget, ehuru utan framgång, nu röstar för det högre, sker det på grund af att nya, för mig bestämmande, faktorer tillkommit sedan förra riksdagen, hvilka mana till ett hastigare framåtgående. Vi hafva, bland annat, haft exempel på, att en af våra nordligare provinser detta år lidit af stor nöd till följd af foderbrist. Vi hafva erfarit, huru Jemtland måst realisera

en stor del af sin boskap och sända den till södra Sverige. När man besinnar, att detta äfven kan hända våra nordligare bröder, så kan jag icke, med ett sådant exempel för ögonen, stå till ansvar med att, för en sådan summa, som den ifrågavarande, kanske afskära för dem den hjelp, som möjligen nästa år behöfves.

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

Under detta år har dessutom Luleå—Gellivara-jernvägen blifvit en verklighet. Den har börjat att kring sig koncentrera ett industriellt lif och en allt talrikare befolkning, och med min åsigt i denna fråga, tror jag, att vi böra skynda framåt mot denna punkt, då jag icke vill, att denna befolkning och denna industri, skall med sina intressen vända sig, vare sig mot öster eller mot vester.

Och slutligen är det ytterligare ett skäl, som har bevekt mig att frångå min föregående ståndpunkt i denna fråga, och det är, att för närvarande statskassan har betydliga inkomster och kan motse ytterligare sådana. Detta är antagligen af tillfällig art, och skola dessa ökade inkomster på något sätt användas, så bör det, enligt mitt förmenande, vara för sådana tillfälliga behof, som detta, och jag, för min del, vill hellre använda dem till sådana ändamål, än till ändamål af annan art, hvilka torde behöfva en fastare grundval att hvila på.

Jag anhåller om bifall till utskottets förslag.

Herr Anderson, Albert: Det finnes en omständighet, hvilken, efter mitt förmenande, vid bedömande af denna fråga är af synnerlig vigt, och hvilken redan blifvit vidrörd af herr statsrådet och chefen för civildepartementet, äfvensom af statsutskottets ordförande. Det förhåller sig nemligen så, att inom öfre Norrland finska språket breder ut sig på det svenskas bekostnad. Detta har utgjort och utgör fortfarande ett bekymmer för myndigheterna derstädes, och jag har varit i tillfälle att såsom embetsman behandla två framställningar från dessa myndigheter om vidtagande af åtgärder för att förebygga det finska språkets utbredande. Om jag icke missminner mig, framkom den första framställningen i början af 1880-talet, men det förslag, den innehöll, var af sådana dimensioner, att bifall dertill icke genast kunde lemnas. Emellertid hafva åtgärder i den rigtning, framställningen afsåg, redan blifvit vidtagna.

Den andra framställningen framkom i fjor och afsåg upprättande af några skolor, der svenska skulle vara undervisningsspråket. Äfven i detta afseende hafva åtgärder vidtagits; men hvilka åtgärder man än må vidtaga för att afhjelpa detta missförhållande, så kunna de, efter min uppfattning, icke blifva verksamma, så länge tidsenliga kommunikationer saknas. Om deremot en jernväg komme att dragas ytterligare norrut, skulle det vara det säkraste skyddet för den svenska kulturen. Ur denna synpunkt är jag afgjordt för statsutskottets förslag, och jernvägstrafikstyrelsen har, efter mitt förmenande, bjudit mycket goda och påtagliga skäl för att för nästa år bygga för ett belopp af 4 millioner kronor. Jag anser således, i motsats mot den förste talaren, att försigtigheten bjuder, att man nu för ändamålet använder så mycket, som man kan vara i tillfälle till.

En talare på stockholmsbänken yttrade, att ju längre upp man

Anslag till fortsättande af arbetena å stambanan norr om Sollefteå. (Forts.)

kommer med jernvägen, desto sämre resultat lemnar den. Det är väl sant, att för närvarande resultatet icke kan vara lysande, men man bör komma i håg, att då banan kommer i förbindelse med Luleå —Ofoten-banan, resultatet måste blifva mycket bättre än nu. Och för öfrigt vill jag erinra den ärade talaren derom, att jernvägarne i mellersta Sverige under de första åren efter deras anläggning icke lemnade så synnerligen goda inkomster.

På de skäl, jag nu anfört, får jag yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Casparsson: Jag skall blott bedja att få lemna ett berigtigande af den uppfattning, min vän på uplandsbänken nyss uttalade. Han sade, att jag skulle vilja stanna med jernvägsbyggandet till dess försvarsfrågan blifvit afgjord, Jag vill så mycket mindre stanna dermed, som jag just föreslagit, att $2\,^1/_2$ millioner kronor måtte få dertill användas. Men hvad jag sagt, det är, att den norra stambanans fullbordande icke bör på något vilkor inträffa förr, än försvarsfrågan är löst, och att vi derför böra bygga långsamt. Ty jag inser, att det dröjer länge, innan försvarsfrågan blifver löst.

Hvad beträffar den ärade talarens yttrande om, att jag skulle varit inkonseqvent, så vill jag icke uppläsa för honom det yttrande, han i fjor hade i samma fråga.

Här har anmärkts, att 1887 skulle varit det sämsta år vi haft. Det är sant, och det gäller linierna både norr och söder om Storvik, men orsaken, hvarför jag uppläste resultatet för detta år, är den, att det är de sista säkra siffror, vi hafva. Men jag har aktat mig för att göra någon jemförelse mellan åren 1886—1887 och de i reservationen upptagna resultaten för de föregående åren, emedan resultatet för de sista åren måste vara sämre just på grund af de under dessa år rådande tryckta konjunkturer, hvilka sträckt sig icke endast till de norrländska banorna.

Efter härmed slutad öfverläggning gjorde herr grefven och talmannen i enlighet med de derunder framstälda yrkandena propositioner, först på bifall till hvad utskottet i nu förevarande punkt hemstält och sedan derpå att kammaren skulle besluta att till fortsättning af arbetena å stambanan norr om Sollefteå för år 1890 bevilja ett anslag af 2,500,000 kronor, samt förklarade sig finna den förra propositionen, hvilken upprepades, vara med öfvervägande ja besvarad.

Herr *Sandberg* begärde emellertid votering, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemstält i 1 punkten af sitt utlåtande n:o 27, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, besluter kammaren att till fortsättning af arbetena å stambanan norr om Sollefteå för år 1890 bevilja ett anslag af 2,500,000 kronor.

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

Ja—76;
Nej—31.

2 punkten.

Hvad utskottet hemstält bifölls.

Föredrogs å nyo lagutskottets den 6 och 7 innevarande mars bordlagda utlåtande n:o 20, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af 21 kap. 1 § ärfdabalken. *Ifrågasatt ändring af 21 kap. 1 § ärfdabalken.*

Herr Unger, Magnus: Då jag icke kan gilla den motivering, som utskottet har anfört för sitt afstyrkande, så anser jag mig böra i korthet angifva de skäl, hvarpå ogillandet sig grundar.

Utskottet säger, att »såvidt lagutskottet känner, har den nu gällande bestämmelsen, att innehafvandet af två förmynderskap ovilkorligen utgör laga ursäkt för öfvertagandet af ytterligare ett eller flere sådana, icke medfört någon olägenhet.»

Ja, om utskottet icke känner, att denna bestämmelse medfört olägenheter, så är det naturligtvis ett giltigt skäl *för utskottet*. Men jag anser mig böra betyga, att jag såsom domhafvande erfarit — hvad helt visst en hvar, som haft till embetspligt att tillse det vederhäftige och lämplige förmyndare varda för de omyndige förordnade, kan af erfarenhet vitsorda — att det är en ganska ofta återkommande olägenhet, att man är utesluten från all pröfningsrätt, när den, som ifrågasättes till förmyndare, redan förut har två förmynderskap. Ty det är ett mycket vanligt fall, att den, som vill vara förskonad från något besvärligt förmynderskap, skaffar sig ett par lättskötta förmynderskapsförvaltningar för att alltid hafva laga ursägt. Den, som förut har endast ett förmynderskap, men har anledning befara att han, till följd af skyldskap eller andra förhållanden, kan ifrågakomma till öfvertagande af något ansvarsfullt och besvärligt förmynderskap, låter t. ex. en födorådsgumma ingifva ansökning att blifva omyndig förklarad, och åtager sig förmynderskapet för henne. Kanske samma dag ifrågakommer nu det förmynderskap, som borde öfvertagas af den, hvilken så förfarit, men då svarar han: nej, jag har två förut. Det är verkligen en rätt afsevärd olägenhet, att

Ifrågasatt ändring af 21 kap. 1 § ärfdabalken. (Forts.)

domstolarne under sådana förhållanden ej hafva rätt att pröfva, huru vida de två förut innehafvande förmynderskapen kunna tåla ännu ett.

För öfrigt säger utskottet, att det finnes andra skäl för att man i allmänhet icke bör kunna åläggas handhafva mera, än ett, högst två förmyndareskap. Ty, säger utskottet, förmyndaren har att öfvervaka den omyndiges uppfostran och personliga förhållanden och redan det är ett stort besvär och ansvar. Ja, då har utskottet tänkt på stadgandet i 22 kap. 2 § ärfdabalken, att »förmyndaren skall låta den omyndige upptuktas i rätta evangeliska läran, gudsfruktan, dygd och ära» etc. Men utskottet har icke tänkt på de många förmynderskap, der sådant icke kommer i fråga, der man icke behöfver taga hänsyn till myndlingens personliga förhållanden, utan der det t. ex. blott gäller att en eller två gånger om året qvittera ut ett födoråd.

Vidare säger utskottet, att det skulle vara svårare att pröfva föreburen ursägt, om pröfningen skulle afse två förmynderskap, än då den afser ett. Det kan jag icke förstå. I allmänhet torde det, när en person har många förmynderskap, vara lättare att se, att han har laga ursägt. Slutligen säger utskottet, att det anser sig icke böra »onödigtvis öka antalet af sådana uppdrag, hvilkas mottagande utgör en oeftergifflig medborgerlig pligt». Jag måste dervid erinra, att de uppdrag, som det är en medborgerlig pligt att mottaga, icke blifva ökade eller minskade genom det ena eller andra stadgandet i förevarande hänseende, ty uppdragen qvarstå lika många, det är blott fråga om, hvem skall mottaga ett förmynderskap, A., som har två lätta sådana förut och som, såsom skyldeman, borde till förmyndare förordnas, eller B., som kanske förut har en mängd kommunala uppdrag.

Utskottets skäl kan jag således icke godkänna. Men då genom motionärens förslag de anmärkta olägenheterna icke skulle blifva behörigen afhulpne, enär följden deraf endast blefve att de, som ville undkomma ett misshagligt förmynderskap, skaffade sig tre andra, så kan jag icke annat än af sådant skäl gilla det slut, hvartill utskottet kommit. Men hade motionären i stället för »ett eller *tvenne*» sagt »ett eller *flere*» förmynderskap, som annat ej tåla kan, då skulle jag ansett, att det varit skäl att tänka på saken, ty fri pröfningsrätt i detta fall tror jag icke skulle vara farlig att lemna domstolarne, helst som endast derigenom kunde förebyggas sådana missbruk och olägenheter, som jag här påpekat, men då fråga derom nu icke föreligger, och utskottet med rätta ansett sig ej böra gå utöfver hvad motionären begärt, finner jag mig nu icke kunna framställa yrkande om sådan fri pröfningsrätt, utan har endast velat anmärka och visa att de af utskottet anförda skäl för afslag å motionen äro origtiga och sakna stöd af för handen varande förhållanden.

Efter härmed slutad öfverläggning bifölls utskottets i förevarande utlåtande gjorda hemställan.

Föredrogos å nyo lagutskottets den 6 och 7 i denna månad bordlagda utlåtanden:

n:o 21, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af 22 kap. 4 § ärfdabalken; och

n:o 22, i anledning af väckt förslag om ändrad lydelse af 15 kap. 3 § rättegångsbalken.

Hvad utskottet i dessa utlåtanden hemstält bifölls.

Justerades två protokollsutdrag för denna dag.

På framställning af herr grefven och talmannen beslöts, att på föredragningslistan till nästa sammanträde skulle sättas främst de ärenden, som denna dag bordlagts första gången, samt sist de utskottsutlåtanden, som blifvit denna dag bordlagda andra gången.

Kammaren åtskildes kl. 8,54 e. m.

In fidem

A. von Krusenstjerna.

Tisdagen den 12 mars.

Kammaren sammanträdde kl. 2,30 e. m., och dess förhandlingar leddes af herr vice talmannen.

Upplästes och godkändes bevillningsutskottets förslag till Riksdagens skrifvelser till Konungen:

n:o 13, angående vilkoren för försäljning af bränvin; och

n:o 14, om ny författning angående mantals- och skattskrifningarnes förrättande.

Upplästes och godkändes lagutskottets förslag till Riksdagens skrifvelser till Konungen:

n:o 15, med förslag till lag angående ändrad lydelse af 1 kap. 1 § kyrkolagen;

n:o 16, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående behörighet för qvinna att inväljas i skolråd och fattigvårdsstyrelse; samt

n:o 17, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till ändrad lydelse af § 38 i förordningen om kommunalstyrelse i Stockholm.

Upplästes två till kammaren inlemnade protokoll af följande lydelse:

År 1889 den 11 mars sammanträdde kamrarnes valmän för att, jemlikt 71 och 73 §§ riksdagsordningen utse Riksdagens fullmägtige i riksbanken, jemte suppleanter för dem; och befunnos efter valförrättningens slut hafva blifvit utsedde till

Ordförande:

Grefve *Lewenhaupt, Carl Magnus Casimir,* f. d. kapten med 48 röster.

Öfrige fullmägtige:

Herr *Arnberg, Johan Wolter,* filosofie doktor ..... med 47 röster.
» *von Ehrenheim, Pehr Jakob,* f. d. statsråd ..... » 47 »
Friherre *Fock, Alfred Henrik Eduard,* kansliråd ..... » 47 »
Herr *Richter, Fredrik,* sekreterare ..... » 47 »
» *Törnebladh, Henrik Ragnar,* lektor ..... » 47 »
» *Larsson, Liss Olof,* riksdagsman ..... » 26 »

Suppleanter:

Herr *Westman, Carl Claes Abraham Gother,* kamrerare med 48 röster.
» *Mallmin, Lars Peter,* riksdagsman » 46 »
» *Lund, Fredrik Magnus,* riksdagsman » 45 »

År 1889 den 11 mars sammanträdde kamrarnes valmän för att, jemlikt 71 och 73 §§ riksdagsordningen, utse Riksdagens fullmägtige i riksgäldskontoret, jemte suppleanter för dem; och befunnos efter valförrättningens slut hafva blifvit utsedde till

Ordförande:

Friherre *Åkerhielm, Johan Gustaf Nils Samuel,* öfverstekammarjunkare med 48 röster.

Öfrige fullmägtige:

Herr *Anderson, Frans Albert,* generaldirektör med 48 röster.
» *Boström, Erik Gustaf,* riksdagsman » 48 »
Friherre *Nordenfalk, Johan,* godsegare » 48 »
Herr *Samzelius, Per,* statskommissarie » 48 »
» *Sederholm, Edvard,* riksdagsman » 48 »
» *Wersäll, Claes Richard,* kapten vid kongl. Svea artilleriregemente » 48 »

Suppleanter:

Herr *Höglund, Otto Magnus,* grosshandlare med 47 röster.
» *Olsson, Nils,* i Attersta, f. d. riksdagsman » 46 »
» *Liljesköld, Erik Wilhelm,* kamrerare » 45 »

Dessa protokoll lades till handlingarna; och skulle Riksdagens kanslideputerade genom protokollsutdrag underrättas om deras innehåll med anmodan att låta uppsätta och till kamrarne ingifva förslag dels till förordnande för de valde, dels till skrifvelser till Konungen med anmälan om de förrättade valen, dels ock till den paragraf, som derom borde i riksdagsbeslutet intagas.

Anmäldes och bordlades statsutskottets utlåtande n:o 29, i anledning af Riksdagens år 1888 församlade revisorers berättelse angående verkställd granskning af statsverkets samt andra af allmänna medel bestående fonders tillstånd, styrelse och förvaltning under år 1887.

Efter föredragning af herrar *Thams* och *Stridsbergs* den 9 i denna månad bordlagda motion, n:o 53, angående skrifvelse till Konungen med anhållan om framläggande af förslag till ändring af

22 § i förordningen angående patent den 16 maj 1884, beslöt kammaren, på framställning af herr vice talmannen, att hänvisa denna motion till sitt tillfälliga utskott n:o 3.

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran statsutskottets den 9 innevarande månad bordlagda memorial n:o 28 och bevillningsutskottets samma dag bordlagda betänkande n:o 5.

Föredrogs och lades till handlingarne lagutskottets den 9 i denna månad bordlagda memorial n:o 25, i anledning af Andra Kammarens återremiss af 1 punkten i utskottets utlåtande n:o 13, öfver väckta motioner om ändringar i utsökningslagen den 10 augusti 1877.

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran lagutskottets den 9 innevarande mars bordlagda utlåtande n:o 26.

På framställning af herr vice talmannen beslöts, att på föredragningslistan till nästa sammanträde skulle sättas främst det utlåtande, som denna dag bordlagts första gången, samt sist de ärenden, hvilka blifvit denna dag bordlagda andra gången.

Justerades sex protokollsutdrag för detta sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 2,41 e. m.

In fidem

A. von Krusenstjerna.

Rättelse

i Första Kammarens protokoll n:o 15.

Sid. 11, rad. 32 nedifrån *står:* Josephine Butter
läs: Josephine Butler

Sid. 13, rad. 7 nedifrån *står:* mor och qvinna
läs: man och qvinna

Stockholm, Associations-Boktryckeriet, 1889.