

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1892.      Andra Kammaren.      N:o 16.

Tisdagen den 8 mars.

Kl.  $\frac{1}{2}$  3 e. m.

## § 1.

Justerades det i kammarens sammanträde den 1 dennes förda protokoll.

## § 2.

Herr talmannen tillkännagaf, att, enligt vid hållet talmanssammanträde derom fattadt beslut, gemensamma omröstningar i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut så väl i fråga om afgjorda delar af statsregleringen som äfven angående vissa delar af tullbevillningen komme att ega rum fredagen den 18 innevarande mars.

## § 3.

Föredrogos och hänvisades till statsutskottet Kongl. Maj:ts på kammarens bord hvilande propositioner till Riksdagen:

angående försäljning till Åkers bruksegare af kronolägenheten Djekneången i Södermanlands län;

angående efterskänkande af kronans rätt till danaarf efter sjömannen Nikolaus Alfred Österberg;

angående upplåtelse af kronomark till Gellivara kommun i Norrbottens län; och

angående upplåtelse af vissa kronolägenheter till utvidgning af Uplands regementes mötesplats.

## § 4.

Till konstitutionsutskottet hänvisades herr *E. Normans* i senaste sammanträdet aflemnade motion, n:o 181.

*Angående  
remiss af en  
motion.*

## § 5.

Vid föredragning dernäst af herr *S. A. H. Stjernspetz'* motion, n:o 182, om beviljande af anslag till krigsfartygs byggande, begärdes ordet af

Herr Elowson, som yttrade: Jag vågar för min del hysa vissa tvifvel om grundlagsenligseten af att remittera den af herr Stjernspetz väckta motionen. Enligt föreskrifterna i riksdagsordningen § 55 är det en bestämd och begränsad tid, inom hvilken motioner, som tillhöra ständigt utskottsbehandling, skola till Riksdagen ingifvas. Dervid äro dock i grundlagen gjorda några undantag, hvilka äro noggrant specificerade. Sedermera är motionsrätten i afseende å tiden utvidgad, med hänsyn dertill, att det under Riksdagen kan inträffa någon händelse som föranleder motions afgifvande eller att en motion står i sammanhang med något beslut, som i kamrarne blifvit fattadt. Nu är det en mycket liberal tolkning af denna senare utvidgning, som gjort sig gällande i Riksdagen. Om under Riksdagens lopp en kongl. proposition blifvit aflemnad, anser man att detta kan vara anledning till att väcka en motion, som i viss mening supplerar den kongl. propositionen. Nu har herr Stjernspetz ställt sin motion i sammanhang med den kongl. propositionen som är afgifven angående statsverkets tillstånd och behof. Det synes mig som om denna proposition enligt § 34 riksdagsordningen är något skild ifrån öfriga kongl. propositioner, som kunna under Riksdagens lopp aflemnas. Det föreskrifves nemligen i den nämnda paragrafen, att denna proposition skall till kamrarne aflemnas samtidigt med Riksdagens öppnande. På grund deraf anser jag, att denna proposition icke kan falla under de bestämmelser, som skulle medgifva att efter den lagstadgade motions tidens utgång väcka motioner. Skulle så vara, att man finge under riksdagens fortgång väcka motioner med afseende å de ärenden som finnas intagna i statsregleringspropositionen, så blefve väl motionstiden obegränsad till riksdagens slut, alldenstund det i denna statsregleringsproposition förekommer så många ärenden af den mest skilda beskaffenhet.

Då jag hyser dessa tvifvel, har jag velat underställa kammarens pröfning, om det är riktigt att remittera den nu framlagda motionen. För att sätta kammaren i tillfälle att afgöra detta, hemställer jag, herr talman, om afslag å remiss af den ifrågavarande motionen.

Herr Lasse Jönsson: Jag är till största delen förekommen af den föregående talaren i afseende å motiven för remissvägran i föreliggande fall. Jag anser, att om motionsrätten skulle utsträckas så långt som nu är i fråga, måste 55 § riksdagsordningen sägas vara af noll och intet värde. Här finnes icke någon »inträffad händelse» eller eljest något, som kunnat gifva anledning till att motionären nu skulle framkomma med ett förslag, sådant som det föreliggande. Det är så länge sedan den kongl. propositionen om samma ärende, som motionen gäller, blef framlagd, att den

redan är behandlad i statsutskottets afdelning. Jag kan för min del icke inse, att den nu föreliggande motionen står i så nära sammanhang med denna proposition, att detta skulle berättiga ett undantag från gällande regel. Jag yrkar därför, herr talman, att kammaren måtte vägra remiss.

*Angående  
remiss af en  
motion.  
(Forts.)*

Herr Stjernspetz: Då det under innevarande riksdag lemnats ett prejudikat med afseende å remiss af motioner — i fall det kan kallas »prejudikat» — och då en billighet torde tala för remiss till vederbörligt utskott äfven af den af mig väckta motionen, så förstår jag icke, huru kammaren skulle kunna vägra en sådan remiss. Min motion står uppenbarligen i omedelbart sammanhang, icke blott med Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående statsverkets tillstånd och behof utan äfven med det till Riksdagen öfverlemnade förslaget till ny värnpligtslag; den står i precis samma förhållande till de kongl. propositionerna rörande försvarsverket, som de motioner, hvilka, som bekant, här i kammaren väckts efter motionstidens slut och dock blifvit remitterade till vederbörliga utskott. Det är i förlitande på, att samma kammare under samma riksdag icke kan fatta olika beslut i likartade frågor, som jag vågat väcka denna motion, ehuru jag visserligen eljest kunnat hafva mina tvifvelsmål med afseende å att få den remitterad. Och om en motion lemnas åtta dagar eller längre tid efter den egentliga motionstidens slut, det torde icke spela någon roll, ty det finnes ju icke några som helst bestämmelser i det hänseendet. Hvad mig personligen beträffar, torde det afgifna läkarebetyget visa, att jag af sjukdom varit urståndsatt att tidigare väcka motion, något som jag eljest skulle hafva gjort. Detta är min personliga ursäkt. Men jag anhåller, att kammaren, i öfverensstämmelse med förut fattadt beslut, måtte medgifva motionens remitterande till statsutskottet.

Härmed var öfverläggningen i detta ämne slutad. I enlighet med de yrkanden, som derunder förekommit, gaf herr talmannen propositioner *dels* på motionens remitterande till statsutskottet och *dels* på dess läggande till handlingarne, såsom varande för sent väckt; och fann herr talmannen den senare propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering blef likväl begärd, i följd hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som vill att herr Stjernspetz' föreliggande motion, n:o 182, skall såsom för sent väckt läggas till handlingarna, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren beslutit motionens hänvisande till statsutskottet.

Omröstningen visade 142 ja mot 24 nej; och hade kammaren alltså fattat sitt beslut i enlighet med ja-propositionens innehåll.

§ 6.

Föredrogos men blefvo å nyo bordlagda:  
statsutskottets utlåtanden och memorial n:is 25, 26 och 27; samt  
Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande n:o 7.

§ 7.

Herr *E. A. Zotterman* aflemnade en motion, n:r 183, om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning och förslag rörande statens medverkan för döfstumundervisningens ordnande, och yttrade härvid:

Herr talman! Då de tre motioner i döfstummefrågan, som förut hafva väckts i denna kammare, nemligen 1875 af herr *Hjelm*, 1876 af herr *Abraham Rundbäck* samt 1888 af herr *Elowson*, samtliga remitterats till första tillfälliga utskottet, hemställer jag, att äfven denna motion måtte dit remitteras.

Vidare afgafs en ny motion af herr *Lasse Jönsson*, n:o 184, om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om ändring i gällande bestämmelser rörande placering af indelta manskapets besparingar.  
De sålunda afgifna motionerna bordlades.

§ 8.

Till bordläggning anmäldes:

bankoutskottets memorial och utlåtande n:o 3, angående afskrifning ur räkenskaperna af åtskilliga fordringar, tillhöriga riksbankens afdelningskontor i Göteborg, Malmö och Jönköping;

n:o 4, om afskrifning ur afdelningskontorets i Luleå räkenskaper af en fordran;

n:o 5, angående afskrifning ur afdelningskontorets i Östersund räkenskaper af dess fordran för 5 stycken vexlar;

n:o 6, om eftergifvande af riksbankens mot *P. A. Jonsson* i *Himmelsberga* på grund af ett laga kraftvunnet utslag egande krafrätt; och

n:o 7, i anledning af väckt motion om ett årligt understöd till förre boktryckaren i riksbankens sedeltryckeri *K. J. W. Berglund*;

Andra Kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande n:o 8, i anledning af herr Oskar Nylanders motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om ändring i gällande bestämmelser rörande syner å indelta arméns soldattorp; samt

Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 9, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om införande af engelska språket såsom obligatoriskt läroämne vid rikets folkskolelärareseminarier och fasta folkskolor.

Dessa ärenden skulle å föredragningslistan för morgondagens sammanträde uppföras framför de ärenden, som blifvit två gånger bordlagda.

### § 9.

Anmälades och godkändes följande förslag till Riksdagens skrivelser, nemligen:

*från lagutskottet:*

n:o 10, till Konungen, i anledning af väckt framställning angående formen för vissa vexelmåls behandling; och

n:o 11, till Konungen, i anledning af väckt motion om ändring i gällande bestämmelser rörande upprättande af förslag till klockare- och organisttjänst;

*från statsutskottet:*

n:o 12, till fullmäktige i riksgäldskontoret, angående riksgäldskontorets förvaltning under den tid, som förflutit sedan ansvarsfrihet senast tillerkändes fullmäktige i nämnda kontor; samt

*från sammansatta stats- och bankoutskottet:*

n:o 13, till fullmäktige i riksbanken, i anledning af verkställd granskning af fullmäktiges i riksbanken och fullmäktiges i riksgäldskontoret åtgärder för utförande af det dem gemensamt lmnade uppdrag i fråga om uppförande å Helgeandsholmen af riksdags- och riksbankshus; och

n:o 14, till fullmäktige i riksgäldskontoret, i samma ämne.

### § 10.

Justerades protokollsutdrag; hvarefter kammarens ledamöter atskildes kl. 3,8 e. m.

In fidem  
Hj. Nehrman.

## Onsdagen den 9 mars.

Kl. 11 f. m.

## § 1.

Justerades protokollet för den 2 innevarande mars.

## § 2.

Jemlikt förut fattadt beslut företogs nu val af dels tjugufyra valmän för att utse Riksdagens fullmäktige i riksbanken och i riksgäldskontoret jemte deras suppleanter och dels sex suppleanter för desse valmän. Efter valförrättningarnes slut befunnos hafva blifvit utsedde:

## till valmän:

Herr	<i>N. P. B. Lindgren</i>	med 197 röster,
»	<i>J. W. E. Walldén</i>	» 197 »
»	<i>P. Andersson i Högkil</i>	» 119 »
»	<i>J. H. Andrén</i>	» 119 »
»	<i>M. Arhusiander</i>	» 119 »
»	<i>N. Boström i Bodbyn</i>	» 119 »
»	<i>J. Bromée</i>	» 119 »
»	<i>C. W. Collander</i>	» 119 »
»	<i>H. Eriksson i Elgered</i>	» 119 »
»	<i>P. Ersson i Vestlandaholm</i>	» 119 »
»	<i>K. A. Gumælius</i>	» 119 »
»	<i>A. Henricson</i>	» 119 »
»	<i>M. M. Höjer</i>	» 119 »
»	<i>G. Jansson i Krakerud</i>	» 119 »
»	<i>J. P. Jansson i Saxhyttan</i>	» 119 »
»	<i>J. Johnsson i Bollnäs</i>	» 119 »
»	<i>A. V. Ljungman</i>	» 119 »
»	<i>A. W. Nilson från Lidköping</i>	» 119 »
»	<i>N. Nilsson i Skärhus</i>	» 119 »
»	<i>E. Olsson i Kyrkebol</i>	» 119 »
»	<i>A. Persson i Mörarp</i>	» 119 »
»	<i>E. Svensson från Karlskrona</i>	» 119 »
»	<i>C. E. Thermænius</i>	» 119 »
och	» <i>P. Truedsson</i>	» 119 »

samt **till suppleanter:**

Herr	<i>C. A. Alexanderson</i>	med	187	röster,
»	<i>C. Gethe</i>	»	118	»
»	<i>A. Hahn</i>	»	118	»
»	<i>J. P. Dahlberg</i>	»	118	»
»	<i>J. A. Lundström</i>	»	118	»
och	» <i>J. Persson från Arboga</i>	»	118	»

Ordningen mellan de suppleanter, hvilka erhållit lika antal röster, blef genom lottning bestämd, sådan den finnes här ofvan angifven.

§ 3.

Justerades protokollsutdrag angående de i nästförestående paragraf omförmälda val.

§ 4.

Efter föredragning af de i gårdagens sammanträde väckta motioner hänvisades:

herr *E. A. Zottermans* motion, n:o 183, till kammarens tillfälliga utskott n:o 1; och

herr *Lasse Jönssons* motion, n:o 184, till tillfälliga utskottet n:o 4.

§ 5.

Föredrogos och bordlades för andra gången:

bankoutskottets memorial och utlåtande n:is 3, 4, 5, 6 och 7;

Andra Kammarens fjerde tillfälliga utskotts utlåtande n:o 8;  
samt

Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 9.

§ 6.

Till behandling företogs härefter statsutskottets utlåtande n:o 25, angående föreslagna järnvägsbyggnader för statens räkning.

*Punkten 1.*

Bifölls.

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.*

*Punkten 2.*

Kongl. Maj:t hade föreslagit Riksdagen att till Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett belopp af 4,000,000 kronor, att i mån af behof lyftas för att användas till Luleå—Gellivara-banans försättande i fullständigt skick och till inköp af rullande materiel för densamma äfvensom till ersättande af de för banan under år 1891 hafda utgifter.

Utskottet hemstälde, att Riksdagen måtte på det sätt bifalla Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition, att Riksdagen till Kongl. Maj:ts förfogande stälde ett belopp af 2,800,000 kronor, att i mån af behof lyftas i riksgäldskontoret, för att användas till kompletteringsarbeten å Luleå—Gellivara-banan och till inköp af rullande materiel för densamma äfvensom till ersättande af de för banan under år 1891 hafda utgifter.

I en vid punkten fogad reservation hade deremot herrar vice talmannen *A. P. Danielson* och *M. Petersson* i Runtorp yrkat, att Riksdagen måtte på det sätt bifalla Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition, att Riksdagen till Kongl. Maj:ts förfogande stälde ett belopp af 1,200,000 kronor, att i mån af behof lyftas i riksgäldskontoret, för att användas till kompletteringsarbeten å Luleå—Gellivara-banan och till inköp af rullande materiel för densamma äfvensom till ersättande af de för banan under år 1891 hafda utgifter.

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst anförde:

Herr Petersson i Runtorp: Herr talman! Då vi så nyss beviljat ett anslag af 4,000,000 till jernvägars byggande i Norrland, hvilket jag icke heller motsatt mig, då jag är öfvertygad om att detta behöfdes, så synes mig, att man icke borde besinningslöst nu anslå ytterligare vare sig 4,000,000 eller 2,800,000 såsom utskottet här föreslagit.

Såsom af betänkandet synes, hafva jag och vice talmannen reserverat oss mot utskottets hemställan, såsom jag tror, på fullt goda skäl. Jag brukar icke besvåra kammaren med uppläsning af handlingar, men måste nu göra det för att bespara mig att omsäga hvad som redan står i utskottets betänkande.

Utskottets motivering synes mig nemligen gifva ett så godt stöd för vår åsigt att nedsätta beloppet till 1,200,000 kronor, att jag icke gerna kan anföra något bättre för saken, än hvad utskottet sjelf sagt i motiveringen för sitt förslag. Det heter der: »Då



utskottet sålunda anser Luleå—Gellivara-banan böra intaga en undantagsställning i förhållande till statens öfriga banor och anordnas i öfverensstämmelse dermed, *då* den blifvande trafiken å banan för närvarande icke torde kunna med någon grad af visshet beräknas, enär gellivaramalm ännu ej vunnit en stadgad marknad, *och då* nödig varsamhet torde bjuda, att ej större kostnader nu nedläggas på banan, än som af trafiken med nödvändighet påkallas, har utskottet ansett, att banans kompletterande utöfver hvad trafikens ändamålsenliga bestridande och nödig trygghet fordrar bör uppskjutas, till dess erfarenhet vunnits om trafikens blifvande omfattning.» Detta är ju så tydliga och klara skäl, att jag tycker att en hvar, som vill sätta sig in i förhållandena, måste blifva öfvertygad, att det icke behöfves 2,800,000 kronor för banans kompletterande eller försättande i sådant skick, att hon kan uppfylla det med densamma afsedda ändamålet. Jag styrkes ytterligare i denna min åsigt af den omständigheten, att redan innan staten köpte denna bana, transporterades malm på henne, sådan hon då var. Sedan har staten nedlagt öfver en half million kronor på banans kompletterande, och om man nu dessutom, i enlighet med hvad i reservationen framhållits, lemna 350,000 kronor till ytterligare kompletteringsarbeten, bör väl ingen kunna påstå annat, än att banans ändamål, d. v. s. transporterandet af jernmalm, skall kunna uppfyllas.

Ehuru jag icke borde sysselsätta mig dermed, vill jag dock säga, att jag tycker, att, hvad Kongl. Maj:t begärt för komplettering af denna bana i likhet med andra statsbanor, d. v. s. med stationshus och byggnader utefter hela linien, är alldeles orimligt, då alls icke någon persontrafik kan här ifrågakomma. Eftersom jag haft äran att se denna bana, så kan jag tala om, att man kan resa på densamma en 8—10 mil utan att se en människoboning eller ens någon människa, och då kunna herrarne föreställa sig, hvilken persontrafik der kan komma att ega rum. Det kan icke blifva fråga om något annat än transporterande af jernmalm. Men då, såsom jag nyss yttrade, detta kunnat gå för sig förut, innan banan köptes, och då efter köpet på banan redan blifvit nedlagdt mer än en half million, samt vi nu vilja dertill anslå ytterligare öfver 300,000 kronor, så synes det mig, som om all rättfärdighet vore uppfylld. Då nu härtill kommer, att det visat sig, att under den tid, staten haft banan, den gått med förlust och en förlust, som icke är så obetydlig, är det då skäl, frågar jag, att staten för att få det nöjet att transportera jernmalm åt vissa bolag skall göra sådana uppoffringar? Det tycker jag är orimligt, innan man fått se tiden an något bättre.

En annan fråga skulle kunna uppstå, och det är, hvarför man icke kan hafva lika hög frakt för malm på denna bana som på andra statens banor. På Luleå—Gellivara-banan betalas knappt 4 kronor för 100 tons, då deremot på andra banor betalas 5 kronor, ja ända till 5 kronor och 60 öre. På andra banor sättas fraktprisen så, att banorna skola kunna bära sig, men här får staten icke allenast icke ett öre åter af hvad den nedlagt på inköpet,

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gellivara-banan.  
(Forts.)*

utan den får icke ens driftkostnaderna ersatta. Det är verkligen icke rätt att anslå penningar i onödan. Man får se tiden an och se, huruvida trafiken på banan kan utveckla sig så, att staten kan få åtminstone driftkostnaderna betäckta och om möjligt några öre i ränta.

Dessa skäl synas mig, för så vidt man icke har för afsigt att i onödan drifva upp budgeten för året eller ytterligare öka statens skuldsättning, vara så tydliga och klara, att de borde förmå Riksdagen att stanna vid det belopp, som reservanterna föreslagit, nemligen 1,200,000 kronor.

Jag för min del hade visserligen velat gå ännu längre, all-den-stund jag trott, att man med god vilja kunnat slippa alldeles från något särskildt anslag till komplettering af denna bana. Såsom herrarne veta, bygger man för närvarande i båda ändpunkterna af den bana, som skall löpa upp till Gellivara-banan, och har der manskaper och materiel; och då hade man ju blott behöft taga arbetare och materiel derifrån för att verkställa de reparationer, som kunnat vara af nöden, hvarigenom man naturligtvis kunnat inspara ännu mycket mera. Men för att icke vara allt för knusslig och ställa till oreda samt för att allt skall kunna gå sin gilla gång, utan att därför penningar onödigtvis utgifvas, så har jag gått med på det förslag, som i reservationen finnes framställt. Jag hade visserligen, säger jag ännu en gång, trott, att man med god vilja kunnat reda sig anslaget förutan, men då det lär behövas några lokomotiv och större malmvagnar, och då statskontorets förskott af 550,000 kronor måste betalas, så får man väl lof att hafva något anslag. I sådant fall bör dock det af reservanterna föreslagna beloppet vara tillräckligt, hvarför jag ber att få yrka afslag å utskottets hemställan och bifall till reservanternas förslag i den vissa tron, att man icke skadar jernvägsbyggandet i Norrland genom att gifva denna mindre summa, utan att man gör allt, som för närvarande behöfves.

Herr Persson i Mörrarp: När Riksdagen för ett par år sedan beslöt att inköpa Luleå—Gellivara-banan — en åtgärd som jag för min del icke gillade, enär jag ansåg, att Riksdagen icke då bort fatta ett sådant beslut — så skedde det väl dock i den afsigten, att banan skulle trafikeras, om det nemligen vore möjligt att kunna samla någon trafik. Men, mine herrar, jag är rädd, att man genom bifall till reservanternas förslag skulle ställa så till, att det icke blefve möjligt att få banan i det skick, som erfordras för en trafik af den beskaffenhet, om hvilken här är fråga, nemligen för transport af särdeles tunga produkter. Hvad åter den af regeringen gjorda framställningen beträffar om 4 millioner till komplettering af ifrågavarande jernväg, anser jag, i likhet med herr Petersson i Runtorp, densamma vara så öfverdrifven, att Riksdagen icke bör bifalla den. Derom har ej heller i statsutskottet några skiljaktiga meningar varit rådande. Utskottet har därför i bestämda och efter min mening tydliga ordalag uttalat, att ifrågavarande statsbana bör intaga en undantagsställning i förhållande till statens öfriga

banor och anordnas i öfverensstämmelse dermed, d. v. s. att banan skall försättas endast i sådant skick, att man visserligen har nödig trygghet i afseende å den trafik, som kan komma att ega rum, men icke ens tillnärmelsevis i samma skick med afseende å byggnader och utstyrsel i öfrigt som statens öfriga banor.

Jag kan icke annat än beklaga, att jag icke från reservanterna hade ett kraftigt stöd för min mening, att staten icke borde inköpa ifrågavarande järnväg, den gång, då det var fråga om inköpet, ty då hade vi sannolikt icke i dag behöft tvista om anslag till banan.

Jag skall nu försöka visa, att genom bifall till reservanternas förslag det icke är möjligt att få banan i ett sådant skick, att man ordentligt — såsom det är statens pligt nu, sedan staten en gång eger järnvägen — kan tillgodose den trafik, som derpå kan ega rum. Kongl. Maj:t har, såsom framgår af handlingarna, till grund för beräkningarna i sitt förslag haft ett af bankdirektören C. F. Sundberg upprättadt kostnadsförslag, och det är derur jag hemtat följande sifferuppgifter. Detta förslag upptager uti åtskilliga poster kostnaderna för de nödiga kompletteringsarbetena till ett belopp af icke mindre än 3,323,000 kronor. Deribland finnes ett belopp af 754,366 kronor för jord- och stenarbeten, för banvallens komplettering och för erforderliga afdikningar. Det är sant, att kompletteringsarbeten blifvit utförda under de senare åren för en kostnad af 550,000 kronor, men det lär likväl återstå så väsentligt mycket att göra, att det icke är möjligt, att i det skick, banan nu är, tyngre trafik derå kan ega rum annat än under vintern, då marken är frusen. Ty banan lär vara så illa byggd, att det på många ställen icke lär finnas någon ballastning. Man har i stället använt 2 sliprar, den ena ofvanpå den andra. Herrarne kunna då förstå, att det skall vara nästan omöjligt, i trakter der jorden hufvudsakligast består af s. k. myrar, som icke äro tillbörligen afdikade, att under sommartiden å banan kunna transportera tyngre gods. Det uppgifves vidare, att det icke finnes tillräckligt med sliprar, utan att underbyggnaden är så klen, att skenorna plattas af de tunga transportvagnarne, hvarigenom uppstår en ytterligare förlust, då banan trafikeras i ett sådant skick. Den summa, som föreslås till komplettering af ballasten, är mycket stor och måste till väsentlig del åstadkommas, ehuru till kanske icke hela beloppet är nödvändigt. Summan uppgår till något öfver 576,000 kronor.

Ensamt dessa två belopp, som jag nu omnämnt, äfven med åtskilliga nedprutningar, äro, som herrarne kunna finna, så stora, att den summa, reservanterna föreslagit, icke ens tillnärmelsevis kan täcka de kostnader, som äro nödvändiga för trafiken, alldenstund det belopp, som återstår, när man från de af reservanterna föreslagna 1,200,000 kronor drager en summa af 850,000 kronor — d. v. s. dels statskontorets förskott, eller 550,000 kronor, dels 300,000 kronor för inköp af vagnar — endast utgör 350,000 kronor. Härtill komma dessutom åtskilliga andra poster, t. ex. sliprar för 125,000 kronor, samt för anskaffande och anbringande af skarfförbindelser och dylikt 104,744 kronor m. fl. kostnader. Banan lär äfven i

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)

detta afseende vara i ett bedröfligt skick, och naturligtvis måste sådana arbeten å banan utföras, om man vill förekomma, att icke omkostnaderna med hänsyn till slitningarna å materiel m. m. blifva öfver höfvan stora.

I likhet med herr Petersson i Runtorp tror äfven jag, att staten icke kommer att få någon ersättning åtminstone under närmaste framtiden för den summa, som utgifvits till inköpet af Luleå—Gellivara-banan. Men jag hemställer dock till honom, huru vida, sedan det en gång nu är ett faktum, att staten köpt banan, man bör ställa så till, att man icke kan mottaga gods och transportera det. Jag för min del tror icke så bör ske.

Den motivering, som statsutskottet här framlagt för sitt beslut att föreslå en minskning i det af Kongl. Maj:t åskade beloppet, håller jag för min del ganska hårdt på, emedan man efter min uppfattning der just har uttalat, huru jernvägen bör byggas och anordnas. Om man nu ställer så till, att kamrarne i denna punkt komma att stanna vid olika beslut i afseende på anslagsbeloppet, så kan det komma att inträffa, att utskottets motivering vid den gemensamma voteringen kan komma att alldeles bortfalla. Under sådana förhållanden hemställer jag till kammaren, huru vida det är skäl att nu viddaga någon rubbning i det förslag, till hvilket utskottet kommit. Sedan tror jag man med trygghet kan lemna saken åt regeringen. Det är ju icke sagdt, att hela beloppet af 2,800,000 kronor skall utgå för ändamålet, utan blott, att om det befinnes vara nödvändigt, får en summa användas intill ett belopp af 2,800,000 kronor.

För min del hade jag från början verkligen trott, att man skulle kunnat sätta siffran något lägre. Men jag har låtit denna min mening falla, då vi, inom den afdelning i utskottet som i första hand behandlade ärendet, kunde blifva eniga i afseende på motiveringen för det anslag, Riksdagen kunde komma att för ändamålet bevilja. Sjelfva det anslagsbelopp, som därför skall uppföras, anser jag vara af jernförelsevis underordnad betydelse, då, som jag förut framhållit, endast så mycket af anslaget kommer att utgå, som är nödigt för banans försättande i det skick, som uti motive-  
ringen för anslaget är angifvet.

Jag ber alltså att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herrar *Ersson* i Vestlandaholm och *Wallmark* i Smedsbyn instämde häruti.

Herr Wästfelt yttrade: Herr talman! Herrar riksdagsmän! Sedan regeringen med öppen blick och med Riksdagens biträde fattat det kloka beslutet att inköpa Gellivara-jernvägen, så torde det vara en vigtig pligt för oss riksdagsmän att här med lika öppen blick skåda, hvad af detta stora företag kan vinnas för fosterlandets bästa.

Vid hvarje väganläggning, vare sig det är fråga om jernväg eller allmän landsväg, är det af högsta betydelse, att arbetet utföres så, att man icke årligen behöfver nedlägga större eller

mindre reparationskostnader på densamma för att hafva den i farbart skick. Det är nu bevisadt, att byggnadssättet vid Gellivara-banan varit i högsta grad bristfälligt; och försök hafva redan påbörjats för att sätta denna bana i sådant skick, att man å densamma skall kunna föra ned malm o. d. Men dermed är det icke gifvet, att banan har farbarhet äfven för kommande tider; och det är därför uti både Riksdagens och statens intresse att man nu ser till, att banan blir fullkomligt körbar och erbjuder säkerhet för lif och gods.

Här har framhållits, att banan icke lemnar någon ränta. Ja, men det är icke så besynnerligt. Vid hvarje ekonomiskt företag, vare sig det gäller bergshandtering, väganläggningar, jordbruk eller dylikt, får man, såsom hvar och en vet, icke räkna på att få någon inkomst under det första eller det andra året, utan får vänta derpå någon tid. Men en hvar, som något känner till de norrländska förhållandena, som vet, hvilka malmtillgångar och hvilka rika tillgångar till vattenkraft för industriella anläggningar der finnas, både i Norrbotten och Vesterbotten, måste glädja sig vid tanken på hvad Norrland kan blifva för Sveriges rike.

Jag tror därför, att Riksdagen skulle handla mycket klokt, om den icke droge sig till baka här, utan, sedan den en gång kommit till den öfvertygelsen, att denna bana är af stor betydelse för landet, också söker att fullborda verket, så att det blir sådant som det bör vara och att det hedrar vår nation.

Jag skall därför anhålla att få till protokollet antecknad, att jag för min del önskar, det regeringens förslag måtte vinna Riksdagens godkännande.

Herr Peterson i Hasselstad: För min ringa del kan jag ej se annat, än att det skulle vara tillräckligt, om Riksdagen beviljade det belopp för här ifrågavarande bana, som reservanterna föreslagit. Man skulle dermed, enligt den föreliggande beräkningen, kunna anskaffa 4 lokomotiv och 25 större malmvagnar; och om man än sålunda icke skulle få några 175 vagnar, så tror jag icke heller att de behövas nu, då ju, i enlighet med hvad som föreslås i Kongl. Maj:ts proposition och i utskottets förslag, 25 skulle vara tillräckliga att transportera de 100,000 tons malm, som för närvarande lära kunna komma i fråga att der årligen nedforslas.

Visserligen kan det hända, att, såsom näst föregående talare yttrade, banan ännu kan behöfva något förbättras i följd af det mindre goda byggnadssätt, som der användts, men när den redan är trafikabel — den var ju trafikabel redan då den köptes, och sedan har därför utgifvits öfver en half million — så anser jag, att den åtminstone under nästa år borde kunna trafikeras utan synnerligen ökade kostnader, så att man ej därför skulle behöfva anslå ett så stort belopp, som det utskottet tillstyrkt, utöfver hvad reservanterna ansett vara tillräckligt. Äfven detta belopp skulle ju för öfrigt, likasom de öfriga kostnaderna, draga ränta, och man bör därför icke taga till mer än hvad som nödvändigt

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.*  
(Forts.)

behöfves. Då jag alltså anser, att reservanterna hafva mycket goda skäl för sitt förslag, skall jag bedja att få yrka bifall dertill.

Det har nu visserligen icke mycket att betyda, om kammaren skulle bifalla det; det kan man lätt förstå. Ty då det varit fråga om anslag till järnvägar i Norrland, så har alltid, om denna kammare någon gång minskat anslagsbeloppet, det högre beloppet dock beviljats i den gemensamma voteringen. Det är sålunda nu icke heller stort hopp, att ett anslag, mindre än utskottets, skall vinna Riksdagens bifall.

Jag skall emellertid, som sagdt, yrka bifall till reservanternas förslag.

Herr Lyttkens: En numera afiden landshöfding yttrade en gång, att Norrlands stambanor skola blifva våra finansers graf. Icke tror jag obetingadt på sanningen af detta yttrande; men om det skulle gå så olyckligt, så tror jag att Gellivarabanan då blir en spik i våra finansers likkista. Ty här rör det sig icke blott om de summor, som nu äro föreslagna, ty de äro blott en obetydlig del af de summor, som komma att erfordras.

Vi hörde nyss en landshöfding från talareplatsen yttra, att då Riksdagen en gång fattat »det kloka beslutet» att inköpa banan, så borde man nu ock sätta den i stånd, ty den vore i högsta grad bristfällig. Hur han under sådant förhållande kan beteckna detta köp såsom klokt, förstår jag ej — ty jag kan icke anse det klokt att köpa en så bristfällig bana — allra minst då man tager i betraktande alla de anspråk på framtida anläggningar, som här göras, och då kan man lätt tänka, att den summa, som nu begäres, blott är en liten försvinnande del af hvad som kommer att äskas i och för denna bana och hvad med den står i sammanhang.

I statsrådsprotokollet se vi ju blott till en del, huru stora pretentionerna äro. Man vill icke allenast, att vi skola nu göra banan delvis i ordning för en summa af 4 millioner kronor, utan vi skola äfven framdeles bygga kajer, lastplatser, bryggor o. s. v. för enskilde malmegare, som vilja utskäppa malm. Det är sålunda icke de, som skola anskaffa upplagsplatser och anordningar för sin malmtransport, utan det fordra de staten skall göra! Men då jag ser sådana pretentioner framställas, och finner dem understödda af regeringen, så fruktar jag, att det är nästan lönlöst att streta mot strömmen, sedan nu en gång beslut om banans inköp blifvit fattadt och detta beslut verkställt, som skedde utan vidare förberedande utredningar, utan att man hade riktigt klara upplysningar i hvad skick banan befann sig. Det var ett äfventyrligt företag detta; — jag vill icke söka efter ord, som skulle vara passande och betecknande derför, men det finnes ett ord, som man skulle kunna använda om detta sätt att utan undersökningar, utan noggranna beräkningar kasta sig in i ett så äfventyrligt företag, och det är, att det var *obetänksamt* af Riksdagen.

Men nu är det knappt lönt att vidare sätta sig emot beviljande af föreslagna anslag, helst som under öfverläggningarna i statsutskottet framdrogs äfven ett annat skäl för det föreslagna

beslutet. Det var betecknande, att ett sådant skäl kunde komma från det hållet; det kom från en i ämnet fullt hemmastadd person, en person, hvars ställning är sådan, att han visste hvad han sade, och visste huru det verkligen förhåller sig; och jag har sedan hört samma motiv framhållas af en kanske ännu mera framstående och sakkunnig person. Skälet var detta, att vi äro tvungna att låna och låna mycket, ty i samma stund vi upphöra att låna, så upphör riksbankens förmåga att hålla vår guldkassa uppe, emedan vår utförsel icke svarar mot vår införsel och våra utländska räntor. När ett sådant skäl kan framdragas, som tyder på en så äfventyrlig finansiell ställning, så tyckes det mig vara bättre att söka stämma i bäcken än i ån och icke fortsätta på denna orimliga lånebanan. Ty förr eller senare skola vi dock komma derhän, att vi äro tvungna att upphöra att låna — om icke förr, så när vår kredit tagit slut genom sådana företag som detta.

Af denna orsak har jag varit emot hela saken, men jag har dock icke velat anteckna mig såsom reservant, ty jag ansåg, att det icke lönade mödan, då statsutskottet med så stor majoritet föreslagit en om än ej så stor summa som Kongl. Maj:t begärt, dock en ganska stor summa, samt anser denna summa aldeles nödvändig.

Vi hafva nyss här hört en ledamot af statsutskottets riksgäldsafdelning, som har haft att förbereda denna frågas behandling, förklara, såsom han ock gjorde i utskottet, att denna bana är i högsta grad usel. Ja, mine herrar, jag var icke med på den beryktade resan, som anordnades till Norrland för att riksdagsmännen skulle blifva förtjusta i banan m. m. — hvilket också gör, att jag icke är det —, men jag har hört af dem, som voro med på resan, och hörde nu ock af den siste talaren, huru bristfällig den verkligen är. Sliprarna äro lagda direkte på mossarne utan barlast och uppruttade samt ligga så långt åtskilda, att skenorna svigta. Stigningen skall på sina ställen vara sådan, att stora malmtåg icke kunna komma upp m. m. Det fins icke ett enda stationshus vid mellanstationerna — och det kan också vara onödigt, ty der uppe finnes det ju icke några menniskor, ej heller lärers der finnas några skogar, ingenting att taga upp på mellanstationerna, annat än möjligen vid Boden; och då kan det vara onödigt att hafva några mellanstationer, onödigt att bygga sådana och hålla folk vid dem. Men när det nu skall vara en bana, om också blott för ändpunktens skull, så är det dock nödvändigt, att, eftersom staten nu en gång fått denna olycksaliga bana på halsen, vi få ro eländet i land, sedan vi tagit det i båten, och laga så, att banan åtminstone blifver sådan, att vi icke köra i hjel tågpersonalen på banan. Derför skall jag icke heller göra något yrkande om rent afslag, utan jag kommer att rösta för det minsta af de ifrågasatta beloppen.

Hvad beträffar utsigterna till någon större malmintransport på banan, tror jag att de äro mycket små. Enligt yttrande af en bland det förra bolagets ledande män, förhåller det sig nemligen så, att Gellivaramalmen för England är både öfverflödigt och obrukbar. Om den kan vara behöflig för den tyska jernhandteringen,

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

vet jag icke, men England, det förnämsta järnproducerande land i världen, förklarar sig ej kunna använda denna malm, då det har bättre malmer att på andra håll tillgå. På denna grund hade äfven det gamla bolaget uppgifvit alla förhoppningar. Det behöfs emellertid penningar för att sätta detta härliga företag i så pass drägligt tillstånd, att man icke kör i hjel lokomotivförarne och den öfriga tågpersonalen. Några passagerare får man väl aldrig på denna bana, men äfven tågpersonalens lif äro dyrbara och böra väl därför skyddas. För detta ändamål kunde emellertid reservanternas anslag vara tillräckligt, och därför kommer jag, i fall det blir votering, att rösta därför; men jag gör intet yrkande, ty den föreliggande utredningen är så genomväfd af hvarandra motsägende och därför antagligen origtiga uppgifter och origtiga beräkningar, så att man knappt vet hvad man skall tro. Den ena myndigheten säger, att det behöfs så och så mycket, den andra myndigheten har en helt olika uppgift. Så har å ena sidan chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i en afgifven berättelse öfver inspektion af Luleå—Gellivarebanan anfört, »att de arbeten, som å banan återstode att utföra, vore af ringa betydelse i jemförelse med hvad som redan blifvit gjordt», ett yttrande, som synes gifva reservanternas ett godt stöd för deras yrkande, men å andra sidan föreligga äfven uttalanden af andra i rent motsatt riktning, gående ut derpå, att all ting är dåligt och behöfver göras om, och därför vet jag sannerligen icke hvad jag skall tro.

Jag gör som sagdt intet yrkande, men kommer att rösta med reservanternas.

Herr Pehrson i Törneryd: Jag skulle kunna inskränka mig till att helt och hållet instämma i hvad herr Anders Persson i Mörap nyss yttrat. Emellertid skall jag, eftersom jag biträdt det förslag, som utskottet framställt, be att få säga några ord.

Af handlingarne framgår, att den kostnadsberäkning, som ligger till grund för Kongl. Maj:ts förslag, slutar på en summa af 3,323,000 kronor. I denna summa ingå bland annat några större poster, vid hvilka jag ber att för ett ögonblick få uppehålla mig. Beträffande banvallen, hvilken lär vara ytterst bristfällig, såsom äfven den siste talaren framhållit, äfvensom en hel del andra arbeten, såsom afdikning, jord- och stenarbeten etc. etc., föreslår bandirektör Sundberg åtskilliga reparationer för en kostnad, uppgående till ett sammanlagdt belopp af 754,366 kronor. Om man tänker sig, att denna summa är för hög, och vill deri göra nedsättning, hvilken man naturligtvis kan göra endast, så att säga, på måfå, så skulle man ju kunna nedsätta densamma med 200,000 kronor, och det är ju en ganska betydlig nedprutning. I kostnadsförslaget är vidare upptagen en post, som heter »matjords beklädnad». Antag, att af denna post endast ungefär hälften skulle vara behöflig, så skulle man af densamma kunna stryka 50,000 kronor. Vidare finnes det i samma kostnadsberäkning en post, som heter »utgräfning af s. k. jäslera». Den uppgår till 115,000 kronor. Antager man, att äfven denna skulle kunna nedsättas till ungefär hälften eller



med 50,000 kronor, så vore ju äfven det en ganska stor afprutning. Det förekommer vidare »stängsel», om hvilken utgift utskottet i sin motivering framhållit, att den kunde och borde inbesparas. Hela denna post, 111,000 kronor, skulle således rent strykas. Vidare finnes en post, som heter »nya byggnader och anläggningar». Deri ingå bland annat nya byggnader vid Gellivara och de, som äro föreslagna till uppförande vid Svartön, samt en större mängd byggnadsarbeten längs hela banlinien. Denna post är upptagen till ett belopp af 551,800 kronor. Vill man nu sätta ned denna post så, att man af densamma stryker 500,000 kronor, så torde man hafva i nedprutning gått temligen långt. I beräkningarne är äfven upptagen en summa för vaktstugor, reparation af sådana och uppsättande af andra nya byggnader; men då ringa persontrafik förekommer på denna bana, torde äfven denna post kunna minskas betydligt. Den är upptagen till 157,800 kronor; afprutar man deraf 100,000 kronor, så synes mig, som om man skulle kunna säga, att äfven der har man gått fram med allt annat än len hand. Det är vidare en post: »administration, ingenjörsarfvoden, materielens slitning samt oförutsedda utgifter», uppgående till i rundt tal 400,000 kronor. Afprutar man äfven här ungefär halfva beloppet, eller 200,000 kronor, så utgöra dessa nu af mig föreslagna nedsättningar tillsammans 1,200,000 kronor, men har man i alla fall för iståndsättande af banan efter de kostnadsberäkningar i öfrigt, som verkstälts af bandirektör Sundberg, qvar en summa af 1,950,000 kronor, hvartill kommer 300,000 kronor till materiel och 550,000 kronor till ersättande af de af statskontoret förskjutna kostnaderna, summa 2,800,000 kronor. Det synes mig sålunda, som om det icke gerna vore tänkbart att sätta ned det belopp, som utskottet föreslagit, allra helst som det väl icke kan hafva varit meningen att köpa in banan för att låta den läggas i lägervall, utan att, sedan banan blifvit statens egendom, den skulle trafikeras; och då trafiken på banan är af särdeles tung beskaffenhet, så går det väl icke an att hafva banvallen eller skenläggningen i dåligt skick.

En annan omständighet, som talar för bifall till utskottets förslag, är utskottets motivering. Om kammaren icke skulle bifalla utskottets förslag, och på grund deraf utskottets motivering bortfalla, så vore detta allt annat än välbetänkt. Såsom redan är påpekadt, är det ingalunda sagdt, att man med bifall till utskottets förslag verkligen lagt ned 2,800,000 kronor på banan. Utskottet har i stället sagt å sid. 13, att »det belopp af 2,800,000 kronor, utskottet i dess ställe får föreslå Riksdagen att bevilja, torde, under förutsättning att hvad utskottet här ofvan anført gillas, måhända kunnat sättas lägre, men enligt utskottets uppfattning bör Kongl. Maj:t, i händelse i trafiken skulle inträda en stegring, som lofvar blifva af mera stadigvarande natur, ega medel att kunna vidtaga de anordningar, vare sig genom ökad inköp af materiel eller eljest, som af förhållandena påkallas». Således, om icke hela beloppet skulle visa sig behöfligt för att sätta banan i tillbörligt skick, så har man resten i besparing. För min del tror jag visst icke så särdeles mycket på, att det blir mycket besparadt, emedan det är

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

känt och erkänt af alla, att detta är den sämst byggda bana i hela vårt land, hvilket ej vill säga så litet, då man medräknar äfven de enskilda banorna. Banan var vid inköpet i sämre skick, tror jag, än någon visste; den var, efter hvad af handlingarne framgått, i så dåligt skick, att det synes som att dess trafikerande kunde vara förenadt med lifsfara för tågpersonalen. När det alltså synes vara nödvändigt för att kunna bedriva den tunga trafik, för hvilken banan närmast är afsedd, att hafva banvallen och skenläggningen äfvensom materielen i åtminstone någorlunda godt skick, så kan jag icke finna, att det går an att gå så långt i nedsättning af kostnadsbeloppet, som reservanterna föreslagit. Sedan de af statskontoret förskjutna kostnaderna, 550,000 kronor, jemte de 300,000 kronorna till materielen äro disponerade, återstår det nemligen, enligt deras förslag, ett så ringa belopp som 350,000 kronor för att sätta banan i tillbörligt skick. Jag tror sannerligen ej, att banan skulle kunna sättas i tillbörligt skick för detta belopp, huru gerna jag än skulle önska det. Jag behöfver ej säga, att jag tillhör dem, som ifra för sparsamhet med statens medel, och jag skulle alltså, derest jag icke vore lifligt öfvertygad derom, att det belopp, som reservanterna föreslagit, är alltför otillräckligt, mycket gerna biträdt deras åsigt. Men då min öfvertygelse är den, att banan icke kan sättas i sådant skick, som erfordras, för att den må kunna fylla sitt ändamål, med mindre belopp, än ungefär det, som utskottet föreslagit, så har jag icke velat taga på mitt ansvar att gå längre i prutning än utskottet gjort. Fördelen af att kunna genom antagande af utskottets förslag i skrifvelsen till Kongl. Maj:t bevara den motivering, som förekommer i utskottets betänkande, är också väl värd att beakta.

För min del anhåller jag, herr talman, om bifall till statsutskottets förslag.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Groll: Alla, som hittills yttrat sig i denna fråga, hafva, såvidt jag kunnat finna, varit af den åsigt, att Luleå—Gellivara-banan borde åtminstone underhållas så, att den icke blifver sämre än den för närvarande är; men man har varit af olika meningar om det belopp, som inom närmaste tiden bör å banan nedläggas. Detta är naturligtvis i första rummet beroende på det allmänna förhållandet, att ett visst belopp erfordras för att banan skall kunna bibehållas i dess nuvarande skick oafsedt trafiken å densamma; men dertill bör läggas hvad som erfordras för att banan skall kunna bära den trafik, som kan komma i fråga. Kongl. Maj:t har ansett sig böra i sin proposition utgå från den förutsättningen, att banan borde försättas i sådant skick, att den kunde uthärda en årlig trafik af 100,000 tons jernmalm, och Kongl. Maj:t har föranledts dertill af åtskilliga framställningar från det bolag, som uppehåller grufdriften vid Gellivara. Detta bolag har erbjudit sig att nedföra under år 1892 100,000 tons. Vid vissa tillfällen har dock bolaget ansett sig kunna, åtminstone för år 1893, erbjuda en trafik, uppgående ända till 300,000 tons. Då jernvägsstyrelsen närmare undersökt hvad som erfordrades för en trafik af

100,000 tons och för en trafik af 300,000 tons, har styrelsen kommit till det resultat, att för en årlig trafik af 100,000 tons skulle, inberäknadt redan under 1891 nedlagda kostnader, erfordras sammanlagdt 4,000,000 kronor, och att, om trafiken komme att uppgå till 300,000 tons årligen, skulle erfordras ytterligare betydligt stora kostnader dels för anskaffande af rullande materiel, dels också i åtskilliga andra afseenden. Kongl. Maj:t, som ansett, att man i en fråga, sådan som denna, borde handla ytterst varsamt, har icke haft fullgiltig anledning antaga, att redan under detta år skulle kunna nedföras 100,000 tons, men deremot antagit möjligheten af, att transporten under år 1893 skulle kunna uppdrifvas derhän. Derför har också Kongl. Maj:t uti förevarande proposition, om man läser den rätt, egentligen begärt ett kreditiv på 4,000,000 kronor att i mån af behof lyftas. Kongl. Maj:ts proposition går således icke ut derpå, att hela detta belopp med visshet skall komma att användas intill utgången af år 1893, utan detta har gjorts beroende på den omständigheten, huruvida under tiden verkliga garantier kunde erhållas för, att årliga transporten skulle uppgå till 100,000 tons. Nu har det invändts, att äfven för en transport af 100,000 tons borde kunna vidtagas helt andra och billigare anordningar än i sydligare delar af landet i allmänhet vore brukligt. Det är gifvet, att i vissa afseenden så torde kunna ske, särskildt i afseende på stationsbyggnader och dylikt. Men då man å andra sidan besinnar, att denna bana egentligen är afsedd för en ytterst tung trafik, bör den alltså, i synnerhet hvad beträffar banvallen samt skenor och syllar, hafva en betydlig stabilitet. Till följd häraf har det icke ansetts lämpligt att i väsentligare delar frångå det af bandirektören Sundberg, hvilken är känd såsom mycket omsorgsfull och noggrann, afgifna förslaget, och detta så mycket mindre, som nämnda förslag blifvit af jernvägsstyrelsen i hufvudsakliga delar gilladt.

För min del har jag i afseende på banvallens byggande ansett, att man bör vara försiktig vid frågan om att göra några inskränkingar i afseende å sjelfva byggnadssättet. Deremot har jag trott, att några besparingar kunde vidtagas i afseende å planens utförande, t. ex. i fråga om stängseln, hvilken post i bandirektör Sundbergs förslag upptagits till circa 111,000 kronor. Just med afseende å denna post har i den kongl. propositionen något afdrag gjorts å det belopp, som föreslagits; men för öfrigt har i det väsentliga Kongl. Maj:t hållit sig till jernvägsstyrelsens förslag.

Nu är det naturligtvis gifvet, att, för den händelse Riksdagen icke skulle bevilja mera än 2,800,000 kronor, förhållandena måste derefter rättas, och det skulle ju i så fall kunna hända, att banan icke blefve försatt i det skick, att den mäktade bära en årlig trafik af 100,000 tons. I så fall måste man nöja sig med den trafik man kan få. Följden deraf åter blir förmodligen den, att de pekuniära förhållandena under året komma att ställa sig temligen ofördelaktiga. Under tidernas lopp kan detta emellertid utjemnas.

Det har af några föregående talare blifvit antydt, att de ytterligare kostnaderna för banan icke komme att stanna vid 4,000,000

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

kronor. För min del skulle jag anse det vara ytterst lyckligt, om förhållandena blefve sådana, att man på denna bana måste nedlägga mera än dessa fyra millioner, enär, om det komme derhän, man kunde beräkna att verkligen få någon ränta på de nedlagda pengarna.

För närvarande uppgå driftkostnaderna ungefärligen till 35,000 kronor i månaden, eller till ungefär 420,000 kronor per år. I händelse å banan uppstode en årlig trafik af 100,000 tons, blefve derigenom transportkostnaderna icke något väsentligt ökade; men dessa 100,000 tons skulle antagligen komma att inbringa en bruttoinkomst af åtminstone 400,000 kronor; och således borde man åtminstone kunna beräkna, att under de första åren inkomster och utgifter något så när skulle gå ihop, om man icke beräknar ränta å kapitalet. Skulle man sedermera kunna uppdrifva trafiken till mera än 100,000 tons, så komme förhållandet att ställa sig betydligt fördelaktigare för banan, och då kunde staten också lägga ner mera penningar å densamma för trafikens befrämjande.

Det är nämndt, att man redan nu kan nedföra malm på banan. Ja, man kan det; men huru mycket, som kan nedföras, är för närvarande ganska svårt att bestämma, men nog kan man antaga, att banan ännu ej kan utan svårighet effektuera en transport af 100,000 tons. För närvarande nedtransporteras, efter hvad jag hört uppgifvas, ungefär 200 tons per dag. Så vidt jag kan påminna mig, gå för närvarande 4 tåg i veckan, men det skulle nog kunna anordnas 7 tåg i veckan, så att, om man beräknar, att hvart och ett af dessa tåg skulle medföra 200 tons om dagen, man möjligen skulle kunna komma upp till 60,000 å 70,000 tons per år. Men deraf skulle banan troligen blifva så ansträngd, att underhållskostnaden komme att ställa sig ganska stor; och hvem skulle betäcka denna underhållskostnad? Om icke banan är ordentligt byggd, så får statsbanetrafiken göra det, hvilket åter kommer att inverka på statsbanornas ekonomi i deras helhet, så att i stället för att dessa nu gifva en årlig afkastning af omkring 6,500,000 kronor, inkomsten af dem skulle minskas med någon summa, måhända uppgående till ett par hundra tusen kronor. Enligt min tanke skulle det därför vara klokt att söka ordna banan så, att den kunde bära åtminstone den trafik, som man redan nu tyckes kunna påräkna, eller exempelvis 200 tons per dag. Jag tror emellertid, att om man icke beviljar mera än det belopp, som reservanterna föreslagit det skall blifva alldeles omöjligt att få banan försatt i sådant skick, att den skall kunna bära denna trafik.

Om det nu visar sig, att trafiken kommer att ökas, så gör naturligtvis staten under år 1893 en förlust på att banan icke är i fullgodt skick. Att deremot gå längre än att försätta banan i ett fullständigt skick för trafikerande af 100,000 tons årligen, har jag för min del icke ansett vara för närvarande skäligt.

Af det, som jag nu sagt, framgår, att Kongl. Maj:t, som visserligen har begärt ett anslag på 4,000,000 kronor, dock för detta år skulle kunna reda sig äfven med det af utskottet föreslagna belopp af 2,800,000, för den händelse Riksdagen skulle vilja stanna vid

den siffran. Men om anslaget siffra stipuleras under utskottets förslagssumma, föreställer jag mig, att sådant icke kan förenas med hvad man anser höra till god hushållning.

Den bana, hvarom här är fråga, är icke uteslutande afsedd för malmtransport, ehuru denna naturligen blir den viktigaste. Åtminstone har jag tänkt mig, när regeringen föreslog inköp af banan, att den samma skulle väl ega sig för befrämjande af Norrlands utveckling, och att utefter banan, hvarest ligga goda odlingsbara marker, så framt de blifva afdikade, småningom skulle kunna uppstå en kultur, som kunde tillföra banan inkomster, äfven om malmtransporterna i framtiden upphörde.

Jag har, herr talman, icke något vidare att tillägga, utan hemställer, att kammaren måtte fatta det beslut, som finnes lämpligast.

Herr Alsterlund: En af reservanterna, herr Nils Petersson, yttrade, att han trodde, att någon inkomst från denna bana icke gerna kunde vara möjlig. Jag ber att med anledning deraf få lemna några upplysningar. De, som ega jernbergen i Gellivara, hafva anmält sig att få transportera på banan 600 tons om dagen. Om arbetsåret räknas till 300 dagar, skulle det göra 180,000 tons årligen. Frakten pr ton är 4 kr. 14 öre, hvilket gör för nämnda kvantitet en fraktinkomst af öfver 700,000 kronor om året, som väl måste anses som ett gynnsamt resultat. Nu är förhållandet det, att nere vid Svartholmen, banans ändpunkt vid Bottniska viken, icke kan lastas mera än 100,000 tons om året af den anledning, att kajbyggnaderna äro så korta, att icke mer än två fartyg i sender kunna lägga till. Det behöfdes således att öka kajbyggnadernas längd. Vidare kan icke uppläggas mer än omkring 100,000 tons, eller hvad som kan fraktas på sommaren, på den landremsa, som ligger närmast intill kajen. Men ofvanför denna landremsa ligger ett berg, det så kallade Svartöberget, som är af den beskaffenhet i afseende på lutningsförhållanden, att jernvägen kan anläggas upp på det samma och som således utgör en synnerligt lämplig upplagsplats för de malmer, som icke rymmas på området emellan berget och hamnen. Ifrån berget, som sluttar ganska brant åt sjön måste byggas banor ut till sjelfva hamnen i och för malmens lastning i fartygen.

Alla dessa anordningar fordra emellertid ej så obetydliga kostnader.

Här har vidare sagts: det är ju icke visadt, och man vet ju icke, huruvida verkligen så mycket malm som 600 tons om dagen kommer att utföras af grufvegarne. Jag svarar derpå: huru skola de kunna visa detta, om man icke bereder dem tillfälle dertill? Så länge de icke få föra ned mera än 60,000 tons om året, är det ju omöjligt för dem att åtaga sig en större leverans. Beviljar nu icke Riksdagen de medel, som erfordras för att sätta banan i sådant skick, att större malmtransporter å densamma kunna ega rum, samt för nödiga anordningar å Svartöberget och vid den dervarande hamnen för malmens lastning i fartygen, så kan jag för min del icke se annat, än att den arbetar emot sig sjelf, ty staten får då betydligt mindre inkomst af malmtransporten.

Det har vidare sagts, att icke något annat än malm gerna

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)

kan komma att föras på banan. Det är icke så. Jag känner till förhållandena och kan intyga, att det gods, som behöfves till Öfverluleå, till Edefors, till Qvickjock, till Jockmock, till Vittangi, till Enontekis och till Pajala socknar, kommer att gå på denna bana. Ty derigenom få alla dessa socknar betydligt närmare väg att hemta sina lifsförnödenheter, än om de, såsom nu är fallet, nödgas hemta dem från närmaste hamn. Så har t. ex. Vittangi 28 mil ner till Haparandas uthamn Salmis, men endast 7 eller 8 mil till Gellivara, och det är under sådant förhållande klart och tydligt, att socknen kommer att taga sina varor öfver Gellivara. Och på samma sätt förhåller det sig med alla de andra nämnda socknarne, ehuru afstånden till närmaste hamn icke äro före dem så långa som det nyss nämnda. Det kommer således att bli en ingalunda obetydlig varutrafik uppför banan. Om herrarne tagit kännedom om folktillväxten uppe i Norrland, hafva herrarne utan tvifvel funnit, att den tilltager i betydligt större proportion än här nere i landet. Detta talar för, att folktillväxten der uppe skall blifva högst betydlig, och med ökad folkstock kommer gifvetvis trafiken på banan att ökas. Det har äfven nämnts här, att man tänkt sig, att synnerligast de trakter, som ligga utmed banan, skulle komma att snart kultiveras, och jag är säker på, att så kommer att ske. Som herrarne torde erinra sig, så nämnde för några dagar sedan, när frågan att upplåta mark till Arvidsjaurs kommun behandlades, herr statsrådet och chefen för finansdepartementet, att många ansökningar lägo inne i departementet med begäran om att få mark utefter jernvägen för nybyggens anläggande. Deraf se herrarne alltså, att många personer redan börjat söka få anlägga nybyggen utefter denna jernväg, och tvifvelsutan skola allt flere och flere ansökningar rörande såväl trakten utefter jernvägen som öfriga delar af länet i detta syfte inkomma. I Norrbottens län har nemligen, som vi veta, kronan ofantliga marker, som kunna odlas och derigenom till större fördel såväl för den enskilde som för staten användas än om de bibehållas och användas som skogsmarker, ty ofta äro just de marker mest odlingsbara, som hafva den sämsta skogen.

Herr talman: på grund af hvad jag här anfört, ber jag att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr N. Petersson i Runtorp: Jag hade icke tänkt att ånyo begära ordet i denna fråga, men har så godt som blifvit uppmanad dertill af talaren näst efter mig. Han påstod nemligen, att det var skada, när frågan om inköp af denna bana förekom till afgörande, att han då icke vann understöd af mig i sitt yrkande om afslag. Jag beklagar, att det någonsin lemnades koncession å denna bana åt utländingar, men sedan det kommit derhän, att banan var byggd inom svenskt område, så skäms jag icke att erkänna, att jag är så mycket svensk, att jag önskar, att Sverige måtte bevaras åt svenskarne, och därför måste banan köpas. Det var skälet, hvarför jag var med på att inköpa denna bana, och jag är ingalunda rädd för att tala om det; det må stå i protokollet för min räkning. Huru man skulle förvärfva banan, var en annan fråga.

Men det har aldrig legat i min natur att passa på då folk kommit på obestånd, och på exekutiv auktion tillskansa mig deras egendom, och jag vill icke heller att staten skall handla på det sättet. Jag är fullt öfvertygad om, att det engelska bolaget visst icke spann silke på banan deruppe, hur dåligt det än påstås hafva byggt den.

Medan jag har ordet, vill jag äfven säga, att de personer, som yttrat sig om denna banas byggnad, enligt min tanke gjort sig skyldiga till betydliga öfverdrifter. Denna bana är icke så dåligt byggd, som man i allmänhet påstår. Att den icke kan jämföras med statens banor, är ju klart. Men det är hvarken så långa afstånd mellan sliperna, ej heller ligger banan så ojemnt eller är det så starka stigningar, som man har påstått. Det fins verkligen ingen bana ens i Skåne som ligger så jemnt som denna. Detta är fullkomligt sant, herrarne kunna tro, hvad jag säger, ty jag har sjelf sett banan. Den kan nog behöfva repareras här och der, jag märkte mycket väl, att den var slarfvigt byggd på sina ställen, men icke är det så farligt, som man skriker om. Men det är verkligen förhållandet, efter hvad jag förstår bedöma, att lika mycket som denna bana byggdes dåligt, lika mycket bygger staten sina banor öfverdådigt. Jag skall endast lemna ett exempel. Då jag en gång i statsutskottet skulle granska en jernvägsbyggnadsfråga, så förekom en sak, som ganska mycket öfverraskade mig. Jag fann nemligen, att man betalade 4 å 5,000 kronor för byggande af banvaktstugor; vi veta alla, huru obetydliga sådana se ut. Jag frågade då en jernvägstjensteman, huru man kunde få en sådan liten kåk så dyr, och han upplyste, att det beror derpå att man vid anläggande af sådana gräfter 6 fot djupt i marken och lägger grunden med tuktrad sten. Skall man nu bygga om Gellivara-banan i samma stil, så är det klart, att det måste bli dyrt. Vill man lägga sten i mossar, så komma nog hvarken 4 eller 8 millioner att räcka till, derom kan man vara öfvertygad.

Huruvida den kring banan liggande trakten i framtiden kommer att kultiveras, vill jag lemna derhän, ty derom har jag icke någon sakkännedom. Men nog tycker jag, att det ser mörkt ut.

Herr Lyttkens yttrade åtskilligt, hvori jag kan instämma, bland annat det, att han var rädd för skuldsättning. Men hans slutresultat var icke sådant, som man efter hans föregående yttrande hade kunnat vänta. Han var rädd för att låna pengar, men han hade blifvit upplyst om att det var nödvändigt för att betäcka handelsbalansen. Jag tycker, att när man bygger jernvägar för 4 millioner kronor uppe i Norrland — och tillägger man det af reservanterna nu föreslagna beloppet till den nu ifrågavarande banan, så blir det 5,200,000 kronor, hvartill ytterligare kommer hvad staten kostar på banan till Örnsköldsvik och banan till Hernösand — så behöfva vi alls icke hysa någon rädsla för att vi icke komma att låna upp så mycket, som vi behöfva.

Den siste talaren nämnde, att hvad vi behöfde göra vid Luleå, vore att utvidga platsen för att der kunna upplägga malm. Jag var icke uppe på det ifrågavarande berget, men skall det planeras,

*Angående  
anslag till  
Luleå--Gellivara-banan.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
Luleå-Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

så att man kan gå dit upp med jernvägståg, så kommer det att kosta betydligt. Att sjelfva hamnanläggningen är mycket dålig, kan jag vitsorda. Den var byggd på affall från sågverk, s. k. bakar och annat, och såg verkligen mycket ruskig ut, så att den nog behöfver repareras. Men icke kan det vara något skäl att vidtaga några omfattande reparationer, innan man vet, om grufegarne kunna afsätta 100,000 eller ens 50,000 tons malm om året. Först måste man hafva säkerhet att de verkligen komma att afsätta så mycket.

Herr statsrådet nämnde, att den summa, som begäres af Kongl. Maj:t endast är ett kreditiv, och att det således icke är sagdt, att den kommer att gå åt. Men då vi hafva årliga riksdagar, kan jag icke se, att kreditiv behöfvas, ty snart är det ju åter ny riksdag. Har det då visat sig, att bolaget kan afsätta så mycket, som här är sagdt, så är det ju icke någon konst att då bevilja den summa, som kan behöfvas för att sätta banan i tillräckligt godt skick. För närvarande åter förefaller det mig orimligt att på densamma nedlägga så mycket penningar, som utskottet föreslår.

Det är ju icke heller omöjligt att från norsk sida kommer att byggas en jernväg till de stora malmbergen deruppe, ofvanför Gellivara, och då skulle det nog komma att ställa sig mycket svårt att få transportera någon malm från Gellivara till Luleå. Och då vore det bra, om man icke hade begått den dumheten att lägga ned mycket penningar på en bana, som ingen afkastning ger.

Jag yrkar fortfarande afslag å utskottets hemställan och bifall till reservationen.

Herr Lasse Jönsson: Vid den öfverläggning, som i denna fråga egt rum såväl i statsutskottet som nu i kammaren, har jag blifvit fullt öfvertygad om, att den summa, som utskottet i sitt utlåtande föreslagit, är den riktigaste. Vore här fråga om att spara, så skulle jag med nöje vara med derom. Men den sparsamhet, som reservanterna förfäktat, det är den slags sparsamhet, på hvilken man gör förluster. Det är alldeles på samma sätt, som om en jordbrukare köper en egendom till väl högt pris, så att han anser sig icke kunna få ränta på kapitalet, och sedan blir ångerköpt till en grad, att han besluter sig för att icke sätta upp kreaturstock eller redskap för egendomen. Han anser förlusten gifven, och det är då ganska naturligt, att om han icke har mod att anskaffa hvad som för egendomens drift är oundgängligt, så skall hans förlust blifva ändå större. Hade han deremot tillräckligt med redskap och kreatur, så är det ju möjligt, att han icke blott finge ränta på det kapital, han derpå nedlagt, utan äfven på det kapital, som han nedlagt i sjelfva egendomen. Så förhåller det sig äfven här. När vi nu en gång olyckligtvis köpt denna jernväg, så vore det märkvärdigt, om vi skulle draga oss för att äfven ikläda oss den nödiga driftkostnaden, så att banan må kunna bära sig. Skall *det* vara sparsamhet, att man gör det omöjligt för regeringen att sätta jernvägen i trafikabelt skick, så är det en sparsamhet, som jag icke vill gifva mycket för.



Det är sannerligen mycket modigt af en kamrat på kalmarbänken att ge sig in på att bedöma banans beskaffenhet, blott därför att han rest öfver densamma en gång, gent emot jernvägstjensmän på platsen, som på tjenstemannaansvar lemnat intyg rörande banans beskaffenhet, lutningsförhållandena och dylikt. Det är något, som jag åtminstone icke kan fästa afseende vid.

Det har äfven sagts, att man icke har någon garanti för hvad de malmbrytande grufegarne vilja och kunna betala i fraktafgifter. Jo, i januari i år är kontrakt upprättadt, hvori dessa förbinda sig att betala 4 kr. 14 öre pr ton samt frakta ända till 60 à 70,000 tons årligen, såvida denna qvantitet kan forslas, och för min del är jag fullt öfvertygad om, att grufegarne kunna mata jernvägen med ända till 300,000 tons årligen. En ledamot af jernvägstrafikstyrelsen meddelade statsutskottet den upplysning, att så länge man icke kunde frakta ned 100,000 tons malm om året, skulle banan icke lemna någon behållning, och kunde endast denna qvantitet forslas ginge inkomster och utgifter ungefär ihop, men fraktades det mindre, blefve det förlust å bandriften. Komme jernvägen åter i det skick, att den kunde transportera 200- eller 300,000 tons årligen, skulle den lemna en behållning af 3 eller 4 procent på det nedlagda kapitalet. Jag vill nu fråga: är det sparsamhet att undanskjuta detta bolagets anbud, är det sparsamhet att låta dessa millioner ligga kvar i bergen? Om man nu genom ett beslut i dag hindrar dessa millioner komma ut i marknaden, kan detta kallas sparsamhet? Jag tror det icke! Vi kunna då visserligen skryta med, att vi hafva dessa millioner kvar i bergen, men vi hafva åtminstone icke något gagn af dem, om vi nu inbespara dessa 1,600,000 kr.

På grund af hvad jag nu anfört kommer jag att rösta för bifall till statsutskottets förslag.

Herr vice talmannen Danielson: Då jag ansett det vara min pligt såsom ledamot af statsutskottet att reservera mig mot utskottets hemställan i denna punkt, skall jag be att nu få yttra några ord.

Jag vill då först antaga, att vi allesammans här i kammaren icke betrakta denna fråga såsom en lokalfråga, ty här gäller det en jernväg, som synes mig stå oberörd af lokala intressen, hvilket i allmänhet icke är fallet i fråga om jernvägar. Vi äro väl nemligen alla ense om, att denna bana inköpts för att tillgodose statens intressen, och detta är väl hufvudsaken. Vi veta äfven, att denna jernväg hufvudsakligen är afsedd för att frakta den malm, som brytes vid Gellivara, forslas ned till kusten samt utskeppas för att säljas å världsmarknaden. Vi böra sålunda enligt mitt förmenande se frågan ur den synpunkten, huruvida hela landets intresse blir bäst tillgodosedt på det ena eller andra sättet.

Nu har en talare beklagat, att vi inköpte denna jernväg, och han önskade, att vi, som varit med derom, i stället röstat emot, såsom han gjorde. Ja, nu ställer sig saken så, att den värde talarren är med om mycket större uppoffringar för denna bana än hvad

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gellivara-banan.  
(Forts.)*

Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)

vi reservanter önska, och det synes mig sålunda som om vi i fråga om denna jernväg kunde qvitta med hvarandra. För min del hyser jag den åsigt, att det var riktigt, att staten köpte banan, men nu böra vi se oss noga före, huru den skall förvaltas. I detta afseende har man talat än hit än dit, men hufvudsaken är väl att se till, huruvida man kan få tillräcklig malmtransport der, icke blott nu utan allt framgent. Detta synes mig emellertid för närvarande vara ovisst. I statsrådsprotokollet heter det: *om och om*, och utskottet säger också: *om och om*. Allt är sålunda sväfvande och grundar sig på lösa, muntliga uttalanden. Ty såvidt jag vet finnes icke något aftal med desse grufegare, deri de förbinda sig att forsla så eller så mycket malm mot den och den frakten. Det är just i detta hänseende reservanterna önska en utredning, så att man finge bestämd uppgift på, att grufegarne garanterade att frakta 100,000 eller 300,000 tons malm om året och upprättade kontrakt derom, hvari bestämdes en trafikafgift, som kunde bära kostnaderna och något deröfver. Detta synes mig böra utredas innan man nedlägger så stora kapital på denna bana; och detta borde, synes mig, hvar och en kunna vara med om.

Herr Lasse Jönsson tog en bild från jordbruksnäringen, och jag vill också framställa en sådan. Antag att någon faller på den idén att uppföra i ödemarken en byggnad, afsedd för handelslägenheter. Han gör lägenheterna fullt färdiga och utbjuder dem till förhyrande, men ingen vill hyra dem och huset står der utan att lemna någon afkastning, hvarigenom penningarne äro så godt som bortkastade. Så är det också i detta fall, att nedlägga stora summor för en jernväg i ödemarken — ty några hundra invånare är ingenting att tala om i afseende å trafikförhållandena — en jernväg hvars hufvudsakliga uppgift är att frakta malm. Om man sätter banan i så fullgodt skick, att icke de, som skola afsyna den, kunna framställa den ringaste anmärkning deremot, så återkommer dock alltid den frågan: hvad får man att transportera på denna bana? Ja, detta vet man ännu icke, men detta är just hvad vi vilja hafva visshet om. Klokheten bjuder att icke gå fortare än att man kan se, att man skall få åtminstone någon inkomst af banan. Vi vilja sålunda invänta en utredning i detta afseende och låta Kongl. Maj:t få rådrum att underhandla med grufegarne samt sedan inkomma till Riksdagen med anmälan, att grufegarne genom kontrakt förbundit sig att frakta något visst belopp t. ex. 100,000 eller 300,000 tons malm årligen, och att det fordras så och så mycket för att sätta banan i fullgodt skick till sådan transport. Då kunde man med visshet beräkna banans afkastning, men nu kan ju icke ens herr statsrådet bestämdt uppgifva, huruvida 10,000, 50,000, 100,000 eller 300,000 tons malm kommer att fraktas, utan detta är en gäta, och den vilja vi först hafva löst.

Den förut nämnde värde talaren sade äfven, att vi icke skola förstöra det nedlagda kapitalet genom att nu draga oss tillbaka. Nej, detta är icke heller min mening. Jag vill endast, att vi icke skola gå fortare än att vi må kunna lugnt beräkna, att få någon inkomst på banan, eller åtminstone att icke göra ytterligare förlust

på densamma. I statsutskottet förelåg en pro memoria, hvori uppgafs att, om man nu endast finge anskaffa dessa 4 lokomotiv och 25 större malmvagnar, som i utskottets betänkande angifvas såsom erforderliga, så skulle man kunna forsla 100,000 tons malm årligen. Nu vilja ju äfven reservanterna lemna Kongl. Maj:t medel till inköp af denna materiel, och då borde man väl vara nöjd dermed. Det upplystes äfven, att derigenom att statskontoret förskotterat jernvägsstyrelsen 550,000 kronor för banans iordningställande, har densamma kunnat öppnas för allmän trafik. Hvarför skall man då misströsta? Vederbörande myndigheter hafva ju förklarat banan trafikabel. Jag tycker då, att man har all anledning att vara belåten.

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gellivara-banan.  
(Forts.)*

Nu säger man, att det återstår några smärre förbättringar att göra, och dertill vilja ju äfven vi anvisa 350,000 kronor. Då är äfven denna lucka fylld. Hufvudsaken är, som sagdt, emellertid att vi få en fullständig utredning af frågan. Nu vet man icke, om grufegarne kunna sälja malmen; detta veta de icke ens sjelfva ännu. De lära hafva sändt prof derå till England och Tyskland, särskildt Vestfalen, men man har ännu icke lemnat något besked. Det har också sagts, att engelsmännen förstört marknaden, emedan de skeppade ut oren och osorterad malm, hvarför engelska köpare nu dragit sig tillbaka. Om allt detta känner man dock ingenting med visshet, men det måste lemnas utredning derom innan man lägger ned på jernvägen 1,600,000 kronor mer än som behöfves. Det blefve endast i ränta en förlust af mer än 60,000 kronor årligen, om vi i otid anskaffa jemväl detta kapital. Jag vill särskildt fästa uppmärksamheten på, att under den lilla tid denna bana trafikerats har den gått med sådan förlust, att man nödgats låna upp penningar för att betäcka driftkostnaderna. Det är första gången som dylikt händt hos oss. Nog ha vi i allmänhet fått låna upp penningar för att bygga jernvägar med, men i detta fall har man måst låna för att kunna hålla banan öppen för trafik. Jag är rädd för att fortsätta på denna väg, och därför vill jag se tiden an och vinna de upplysningar som behöfvas. Vill nu herr Lasse Jönsson klandra min sparsamhet i detta fall, så må han göra det, men jag anser mig kunna tillbakavisa detta klander och jag tror att de skäl, som anförts för min åsigt, äro fullt så hållbara som han menar sina vara.

Man har här äfven yttrat, att banan har svåra stigningar och att broar behöfva läggas. Det må nu vara sagdt till den kraft och verkan det hafva kan: äfven jag har åkt på denna bana, men jag kunde icke upptäcka några stigningar. Om dock så är, så sluttar banan ned mot hafvet, hvilket ju är fördelaktigt för de tunga malmtransporterna. Några broar, hvaröfver banan går, finnas nu icke af nämnvärd beskaffenhet. Den går öfver mossar eller myrar och det kan blifva fråga om, huruvida banvallen der kan ega bestånd, d. v. s. om mossgrunden är sådan att den allt framgent kan uppbära banan. Denna sak vill jag dock icke inlåta mig på att bedöma.

Min åsigt är sålunda, att vi böra få en utredning, hvarpå vi

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

kunna stödja oss, innan vi anslå mer än som oundgängligen behöfves i detta fall. Jag har härmed velat framhålla de skäl som föranledt mig att icke biträda statsutskottets hemställan, och jag anser, att utskottets egen motivering kan lika väl tala för vår reservation, som för utskottets förslag. Ty äfven utskottet är oviss om, hvad som verkligen behöfves, och man kan därför behöfva fundera på saken, så att man icke förhastar sig utan får det bästa möjliga.

Jag yrkar alltså afslag på utskottets hemställan och bifall till min och herr Nils Peterssons reservation.

Herr *Anderson* i Tenhult instämde med herr vice talmannen.

Herr O. Jonsson i Hof: Sedan Första Kammaren nu med 90 röster mot 35 bifallit utskottets förslag, tror jag vi icke behöfva länge uppehålla debatten i frågan, och jag skall icke heller göra det, utan endast helt kortfattadt reducera herr vice talmannens yttrande till hvad det förtjenar. Han säger att om blott banan får fyra lokomotiv och 25 godsvagnar skall den kunna frakta dessa 100,000 tons malm som äro ifrågasatta. Men han glömmar då att det icke är nog med, att man har rörlig materiel, utan sjelfva banan måste också vara så beskaffad, att man kan trafikera till sådan omfattning med denna materiel. Vill man resonnera som vice talmannen, så skulle man lika gerna kunna säga: blott vi få 4 lokomotiv och 25 godsvagnar, så kunna vi på landsvägar eller hvar som helst frakta en viss quantitet malm. Ett sådant resonnement håller icke streck, det går icke an att bryta ut hvad som passar för ens argumentation och lemna det öfriga, utan man får lof att taga det hela i beräkning, för att skälet skall hålla stånd.

Jag antydde nyss att jag icke trodde frågans utgång vara tvifvelaktig och att därför icke mycket vidare behöfde sägas. Jag skall därför utan att vidare bemöta hvad som sagts ifrån motsidan, endast något beröra en sida af saken som hittills icke varit på tal.

Det åberopades af en talare inom statsutskottet, att vid öfverläggningen der vissa finansiella synpunkter gjort sig gällande när denna fråga afhandlades, och jag får säga att man icke kan underlåta att i ett fall sådant som detta äfven taga någon hänsyn till sådana. Det gälde nemligen i hvad mån ett upphörande af all den utländska inlåningen skulle hafva betydelse för vår penningeställning i afseende på våra utländska liqvider. Jag behöfver väl knappast säga att om landet under en följd af år indragit åtskilliga hundratala millioner för anläggning af jernvägar o. s. v., så kunna icke de jernvägarne ännu hafva uppammat det näringslif och de exportindustrier, som i sin tid kunna just medverka till att landet förmår bära de annuiteter, d. v. s. de kapitalafbetalningar och räntor, som äro en följd af den utländska skuldsättningen. Det har därför sina sidor, ifall man, efter att under många år hafva dragit in åtskilliga millioner från utlandet, med ens upphör att draga in sådana lån. Ty då blir det alltid en tid, som för landet kan medföra afsevärda svårigheter i att fullgöra dessa sina utländska liqvider. Det var ur den synpunkten, som jag inom

utskottet just nämnde, att ett bifall till punkten här kunde hafva sin betydelse äfven från den sidan, emedan man kunde taga för gifvet att dessa 2,800,000 kronor, derest Kongl. Maj:ts regering anser sig böra lägga ned hela detta belopp under närmaste tiden, då komme att tagas in från utlandet i form af lån.

Äfven ber jag få fästa uppmärksamheten på en annan ekonomisk sida, som står i samband med just dessa finansiella betraktelser, som jag tillåtit mig göra. Det kan nemligen icke blifva likgiltigt från den synpunkten, om banan blir satt i ett sådant skick, att den kan taga emot den trafik, som erbjudes, emedan den malm, som skall brytas, antagligen kommer att exporteras och således att hvad som för denna malm komme att erhållas på den utländska marknaden i sin mån skall underlätta just dessa finansiella förhållanden till utlandet.

Man får således icke alldeles förbise att äfven taga hänsyn till dessa förhållanden, oafsedt huruvida trafikeringen i och för sig själf, ifrån uteslutande svensk synpunkt betraktat, kan vara utaf tillfredsställande art eller ej.

Skilnaden mellan reservanternas förslag och utskottets är den, att statsutskottet vill ställa så mycket medel till Kongl. Maj:ts disposition, att, om trafikförhållandena fordra att banan skall sättas i ordning till en viss punkt för att kunna bära den trafik som erbjudes, regeringen må hafva medel att göra det. Men reservanternas deremot vilja icke anslå så mycket medel, att det är möjligt att sätta banan i sådant skick, att, för den händelse det blir 100,000 tons malm eller mera att frakta, den kan bära en sådan trafik.

Det är något egendomligt, särskildt af vice talmannen, att han ställer sig på den punkt, att han hyser så litet och svagt förtroende för regeringen, att han icke på grund af det uttalande statsutskottet här gjort, vill öfverlemna åt regeringen att bedöma saken, så som den efter omständigheterna kan finna lämpligt. Jag förstår icke hans tankegång och bryr mig icke heller om att forska efter densamma i det fallet. Men jag vill sluta med att yrka bifall till utskottets förslag.

Herr vice talmannen Danielson: Jag ber om öfverseende att jag ännu en gång tager ordet, men jag nödgas svara den siste talaren. Då han nämnde, att han icke förstod min tankegång, så får jag säga att det varit många gånger, som jag icke förstått *hans* tankegång, och då föreställer jag mig att vi kunna qvitta i detta fall. Och hvad han vidrörde om förtroende till regeringen, så hör detta icke till frågan, utan det är en sak för sig. Här gäller det att pröfva frågan såsom riksdagsmän, att pröfva den, som jag förut nämnde, ifrån statens synpunkt.

Hvad han yttrade om landsvägar och landsvägslokomotiv, är också saker som jag tror icke höra hit. Men jag vill åter erinra den ärade talaren om att jernvägsstyrelsen förklarar banan *öppen för trafik* och att den sålunda väl måste antagas vara trafikabel. Då det tillika är känt, att banan eger 3 lokomotiv och, såsom

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

Angående  
anslag till  
Inleå-Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)

jag tror, cirka 70 godsvagnar, och vederbörande uttalat, att man med fyra nya lokomotiv och tjugofem nya godsvagnar bör kunna transportera dessa 100,000 tons, som man har förhoppning på, så kan jag tryggt våga påstå, att det förslag, som vi framlagt, just tillgodoser transporten af dessa 100,000 tons, som herrarne anse vara det högsta möjliga under närmaste tiden.

Jag har velat säga detta för att klargöra min tanke i detta fall, och jag skall icke tillåta mig att vidare byta några ord härom, då det i allt fall icke läser lyckas mig att åstadkomma *den* klarhet, som herr Olof Jonsson tycktes sakna i mitt anförande. Men jag hoppas härmed hafva visat, att de inkast, som han gjorde, icke ha den betydelse, som han afsåg.

Jag glömde att säga förra gången jag hade ordet, att äfven om vi lägga ned dessa 2,800,000 kronor på banan, så ha vi icke ett enda öre i ränta på dessa penningar, icke ett enda öre i inkomst utöfver trafikknuden. Detta ha vederbörande meddelat, ty vi hade i utskottet en ledamot som jemväl är tjensteman i jernvägsstyrelsen, och han beräknade, att om icke det kan erhållas mera än 4 kronor per ton, då kan ej mera än driftkostnaderna ersättas, och endast i det fall, att samma fraktafgifter som eljest utgå eller 5 kronor 60 öre per ton, kan behållning uppstå. Det är sant. Men efter hvad grufegarne säga, är det omöjligt att bryta malmen, betala aflöningarne därför och betala en sådan fraktafgift; det kan då icke bära sig att sälja malmen, och då kan icke heller banan i detta afseende vinna trafik.

Allt detta och mycket mera behöfver utredas, och först derefter kan det vara tid att vidtaga ytterligare åtgärder. För närvarande, synes mig, är det klokast och bäst att se tiden an.

Herr Waldenström: Herr Talman! Jag skall icke inblanda mig i den affär, som här är i fråga. Jag skall blott i anledning af densamma taga mig friheten att uttala den förhoppning, att Gellivaraaffären, hvilken jag satte mig emot, när den gjordes, måtte blifva för Kongl. Maj:t och Riksdagen en maning att hädanefter se sig bättre för, innan de besluta att öfvertaga enskilda bolags dåliga affärer. Någoting annat än ett sådant öfvertagande var väl egentligen icke hela den der affären. Att den utredning, som från Kongl. Maj:ts sida lemnades, var i högsta grad ofullständig, det har den närvarande diskussionen allt för tydligt visat. Banan var mycket sämre, än hvad den utgafs för att vara. De blomstermålningar, som från regeringsbanken framkommo, då det här i kammaren var fråga om köpet, voro blomstermålningar utan någon reel bakgrund. Det tog jag mig friheten att påpeka äfven då. Emellertid har affären skett, och man får taga den, som man har den. Men jag uttalar återigen den förhoppning, att det måtte lända Kongl. Maj:t och Riksdagen till varning. Så vidt jag kan förstå af det, som emanerat från spelet bakom kulisserna, var det en skicklig finansman i Stockholm, som duperade både regering och riksdag. Han var väl ock den ende, som gjorde vinst på affären utom bolaget, som fick sälja banan!

Det vore mycket beqvämt, om alla, som ha dåliga affärer, finge kasta dem på Riksdagen och Kongl. Maj:t samt kunde beveka dessa statsmagter till att öfvertaga dem. Herr talmannen torde hafva sig bekant, att det är icke utan, att i den tid, som nu är, åtskilliga funderingar i den rigtningen äro å bane; och det heter, att man skall skynda sig nu, medan man har tillfälle. Nu skall man köpa! Om man dröjer och funderar, så blir det mycket dyrare. Derför böra Kongl. Maj:t och Riksdagen gripa tillfället i flykten, ty annars få de sedan bittert ångra sin försummelse! — Detta är ingenting annat än en vanlig amerikansk humbug. När amerikanska jernvägsbolag vilja förtjena på sin mark, så anlägga de städer, som det heter. De lägga ut stadsplaner samt bygga några kåkar i utkanterna af de tilltänkta städerna. Sedan annonsera de: »Nu äro de centrala delarne i den och den nya staden till salu. Den som vill göra en god affär och bereda sig ett eget hem, han bör skynda sig att köpa tomt. Om han dröjer, får han bittert ångra det». — Detta är saker, som jag tror behöfva påpekas här.

För öfrigt tycker jag för min enskilda del, att vi hafva alls inga garantier för att grufbolaget kan leverera vare sig 100 eller 300 tusen tons om året för nedforsling till Luleå eller sälja en sådan qvantitet. Jag har icke från något håll hört något bevis för detta. Om en privat bolagsman säger: »Vi tänka frakta ned 300,000 tons», hvad betyder det? En annan dag kommer det att heta: »Vi få icke sälja dessa 300,000 tons. På Svartön ha vi icke upplagsplats» — (jag känner det; jag är född i Luleå och känner snart sagdt hvarenda kvadrattum derstädes) — »vi kunna icke frakta ned mera». — Ja då stå vi der med banan.

Jag tror, att man får lof att iakttaga mycket, mycket stor försigtighet, sedan man en gång kommit in i den olyckliga rysjan. — Emellertid skall jag icke göra något yrkande.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Groll: Herr talman, mine herrar! Med anledning af hvad den siste ärade talaren yttrade, skall jag be att få erinra, hurusom, då Kongl. Maj:ts proposition år 1890 framlades för Riksdagen, däruti uttryckligen tillkännagafs, att utöfver den proponerade köpeskillingen skulle, för att försätta banan i fullgodt skick, erfordras ytterligare åtskilliga belopp. Sammanlagda kostnaden för banan i fullfärdigt skick beräknades då till 11,723,000 kronor. Om nu Riksdagen här skulle bifalla hvad Kongl. Maj:t föreslagit, så skulle i alla fall kostnaden för hela banan kompletterad icke uppgå till mer än 10,423,000 kronor. Detta är således en kostnad, som med ett belopp af 1,300,000 kronor understiger hvad som år 1890 beräknades. Således kan icke någon säga, att Riksdagen år 1890 gick med förbundna ögon till fattandet af det beslut, som nu utaf den siste talaren klandrades.

Det antyddes vidare i statsrådsprotokollet, som åtföljde Kongl. Maj:ts proposition, att man antagligen icke under flere år kunde påräkna någon egentlig inkomst af banan, så att äfven i det fallet hade Riksdagen klart för sig, hvad frågan gälde.

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
Luleå-Gelli-  
vara-banan.*  
(Forts.)

Jag för min del känner icke till dessa förhållanden, hvarpå den siste talaren anspelade. Jag vet för min del icke det ringaste om, att här ha legat bakom några finansiella spekulationer ifrån den ena eller den andra sidan. För mig har denna fråga ställt sig såsom en rent fosterländsk fråga; jag har betraktat den ur rent fosterländsk synpunkt, och jag tror, att den allmänna entusiasm, som gjorde sig gällande år 1890, äfven var utaf den beskaffenhet, att man måste säga, att det var fosterlandskänslan som talade. Det var denna känsla som Riksdagen då tog hänsyn till utan några småaktiga biberäkningar. Riksdagen visste, hvad den gjorde, och Riksdagen åtog sig konsekvenserna därutaf. Dessa konsekvenser te sig nu möjligen något mörka i ekonomiskt afseende. Men det har icke förespeglats Riksdagen, att inom så kort tid, som förflutit, sedan beslutet fattades, utsigterna skulle ställa sig något ljusare, än de för närvarande äro. Hvad som är säkert är, att denna trafikled kommer att bidraga till Norrbottens utveckling, det må nu ske antingen på det sätt, att en storartad bergverksindustri der uppstår, eller derigenom att jordbruket lyftes och dessa öde trakter till följd häraf blifva befolkade.

Herr Fredholm från Stockholm: Herr talman! På grund af herr statsrådets senaste yttrande kan man draga den slutsatsen, att om Riksdagen nu beviljar det af Kongl. Maj:t föreslagna beloppet 4,000,000 kronor, så skulle banan kunna försättas uti ett fullständigt skick. Med fullständigt förstår jag här ett statsbanevärdigt skick. Jag anser det emellertid icke vara nödvändigt, att denna bana försättes uti ett sådant skick, utan jag håller det för alldeles tillräckligt, att den blott göres trafikabel, tills det visar sig, att den får en trafik, som gör det nödigt att nedlägga ytterligare kostnader på banan för att öka trafikförmågan och minska de förluster, som äro förenade med att nu trafikera densamma. •

I afseende på banans trafiksäkerhet är åtskilligt öfrigt att önska, såsom ju blifvit ådagalagdt, sedan en del af banan öppnats för trafik. Emellertid ha just de värsta och svåraste bristfälligheterna redan afhjälpts förmedels det anslag å 550,000 kronor, som utgick under förra året. Läger man till denna summa det minsta af de belopp, som här äro ifrågasatta, nämligen det af reservanterna föreslagna å 350,000 kronor, så få vi sammanlagdt 900,000 kronor. Om dessa 900,000 kronor användas uteslutande till sådana arbeten, som afse att göra banan trafiksäker, nämligen sjelfva terrasseringsen och skenornas underbädd, så tror jag, att man skall få en bana, som icke är riskabel för tågpersonalens lif och lemmar, emedan dessa arbeten i kostnadsförslaget äro upptagna till ungefär det belopp, som, om reservanternas förslag går igenom, står till Kongl. Maj:ts disposition. Det är uti den öfvertygelsen, att banan icke blir riskabel att trafikera, som jag för min del vill understödja reservanternas förslag.

Här har aldrig blifvit på något sätt styrkt, att den trafik, som är behöfelig för att banan skall kunna bära driftkostnaden, nämligen 100,000 tons, verkligen skall kunna åstadkommas. Detta är helt



enkelt en supposition. Vi veta knappast, om den trafikförmåga, hvaraf banan nu är mächtig, nemligen 60,000 ton, kommer att tagas i fullt anspråk under den närmaste tiden. Om det under detta år skulle visa sig, att så blefve förhållandet, så kan jag icke inse, att det skulle möta den ringaste svårighet att nästa år bevilja de medel, som äro nödvändiga för att bringa upp banans trafikförmåga till 100,000 ton. Jag anser därför, att man bör kunna vänta ett år för att se, om det man hoppas och önskar verkligen kommer att uppfyllas. Man sparar då åtminstone in räntebeloppet på skilnaden mellan 2,800,000 och 1,200,000 kronor, det vill säga man besparar 64,000 kronor. Detta är dock någonting, som förtjänar att beaktas, så mycket mer som staten nu trafikerar denna bana med en gifven förlust, ty så snart transporten icke uppgår till 100,000 ton, är hvarje ton transporterad malm förknippad med direkt utgift för staten. Att man icke genom ränteförluster ökar denna utgift, synes mig vara ganska önskvärdt, och då ett afslag å utskottets hemställan icke behöfver medföra någon annan olägenhet än att man får vänta ett år med att anslå de öfriga medel, som kunna återstå för att komplettera banan, så anser jag, att man bör kunna se tiden an och först göra sig förvissad om, att det blir en sådan malmtrafik, att det verkligen lönar sig att lägga ner något mer på denna bana.

Herr talman! Jag skall be att få instämma med reservanterna och anhålla om bifall till det af dem gjorda yrkandet.

Herr Persson i Mörap: Reservanterna inom statsutskottet ha här omnämnt, huru som lutningsförhållandena å denna bana skulle vara så särdeles gynsamma, att icke någon kostnad för förändring af banan i det hänseendet skulle vara erforderlig, och den ene utaf dem, Nils Petersson, gick till och med så långt, att han påstod, att det icke finnes någon bana alls i Sverige, icke ens i Skåne, der lutningsförhållandena vore så gynsamma som på den ifrågavarande banan. Med anledning häraf skall jag be att ur en af de handlingar, som äro utdelade till Riksdagens ledamöter, nemligen nuvarande chefens för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen berättelse öfver inspektion af Luleå—Ofotens jernvägsanläggning, afgifven den 1 augusti 1888, få uppläsa endast några få rader. »Lutningarna», säger han, »äro ganska fördelaktiga, uppgående endast på ett ställe, der särskildt medgifvande dertill lemnats, till 1:60, men öfverstiga i öfrigt icke 1:80».

Jag lemnar åt herrarne derhän att bedöma, huru vida dessa lutningsförhållanden kunna anses så särdeles gynsamma med afseende på transporten af de tunga effekter, hvarom här är fråga.

Det är mig berättadt utaf personer, som äfven voro närvarande vid den resa, hvarom Nils Petersson talat, att de till och med sågo ett godståg, som i följd af dessa lutningsförhållanden icke orkade att taga sig väg fram, utan måste gå tillbaka. De mest ogynsamma lutningsförhållandena lära förefinnas närmast på denna sida om Gellivara och i stigning uppåt från Gellivara räknadt. I betraktande af de tunga transporter, som der skola framföras,

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

får man väl anse förhållandena der vara ogynnsamma; men för öfrigt nedåt andra delen af banan äro nog lutningsförhållandena fördelaktiga.

Det var som sagdt med anledning af detta Nils Peterssens yttrande, som jag ville be att få uppläsa, hvad som anfördes i nämnda, af en statens embetsman afgifna rapport.

Herr Lyttkens: En af herrar bankofullmäktige vidhöll här, fastän i mera moderat form, det uttalande, han förut haft inom utskottet, att när vi upphöra att låna, det är omöjligt att hålla de utländska räntorna ifrån oss. Detta uttalande, som nu kommer alldeles vid sidan utaf den fråga, som här är före, har dock sitt berättigade inflytande äfven vid denna frågas afgörande, och är af den vikt för nationen och för hela vår ekonomiska ställning, att det icke bör förbigås, utan att åtminstone med några ord vidröras.

Hvad är resultatet? säger den ärade herr bankofullmäktigen, af vår stora upplåning i och för jernvägsbyggandet? Jo, vi ha lånat så mycket penningar för att bygga jernvägar, att den genom jernvägarne åsyftade större industriella företagsamheten icke har hunnit växa in i den utvidgade jernvägsrörelsen, och derigenom skulle vi för närvarande icke kunna vara i stånd att betala våra utländska räntor utan nya lån. Men om jag fattade honom rätt, så skulle vår industri efter hand så utveckla sig, att den skulle kunna genom export af denna industris alster fylla den lucka, som nu förefinnes. Han har förhoppning om att vår exportrörelse skall på denna grund efter hand växa till. Jag är emellertid af motsatt åsigt. Den exportrörelse, som vi hitintills hufvudsakligen bedrivit, har varit på ett samlat kapital ifrån forntiden, nemligen våra skogar. Denna export motsvarar öfver 100,000,000 kronor om året, och denna rörelse kan icke genom någon fabriksrörelse under långa, långa tider, ja, kanske aldrig, uppvägas. Och hvad blir då resultatet, om vi tänka oss följderna af detta oupphörliga lånande? Jo, att då vår exportrörelse af trävaror kommer kanske inom den närmaste framtiden att åtminstone i södra Sverige i betydlig mån aftaga för att kanske efterhand, om ej alldeles, upphöra, dock så betydligt aftaga, att den ej närmelsevis kan komma att jemföras med den nuvarande, vi blifva ännu mindre i stånd att betala våra räntor.

Att vi hugga och exportera mer än hvad som tillväxer, det kan intygas af dem, som sett hur skogarne minskas.

De utaf oss, som rest genom Småland, som är eller rättare har varit ett så skogrikt land och haft ett sådant öfverskott af utmärkt vackra och uti världsmarknaden högt ansedda trävaror, de hafva haft tillfälle att iakttaga, huru som man numera ifrån jernvägarne blott ser en del småskog och stora fält med stubbar efter forna skogar. Om nu denna småskog åtminstone finge vara i fred och växa upp, så skulle den möjligtvis kunna fylla den lucka, som härrör från den ständiga afverkningen; men så är icke fallet. Nej, den hugges ned till pitprops och trämassevirke och sköflas, innan den blifvit så gammal, att den ens burit frö; och sedan skogen är

huggen, finnes intet frö i marken, och vi få då ljungbedar, sådana som i Sunnerbo och i Halland; ja, *öfriga* delar af Småland närma sig år från år derhän. Hvad blir då resultatet, när den ena provinsen efter den andra upphör att exportera skog, eller kanske tvärt om sjelf blir i behof att köpa skog från annat håll? Hvad blir resultatet? Jo, att denna exportrörelse blir allt mindre och mindre och vår industri af exportvaror kan ej fylla hvad som vår skogsafverkning kommer att minskas med och vår export blifver då mindre än för närvarande. Men nu fortfara vi att ytterligare låna till sådana banor, som i allra bästa fall skulle kunna förtjena in driftkostnaden men ej till några räntor. Här är nu i dag visserligen icke fråga om så ofantligt mycket — men 2,800,000 kronor är dock en summa att beakta — det är detta system, som herr bankofullmäktigen försvarar eller åtminstone söker förklara, då han säger, att vi äro tvungna att låna för att hålla våra utländska räntor ifrån oss; det är mot detta system, som jag anser mig böra uppträda, och det är därför, som vi få tänka oss något för, innan vi gifva anslag och oupphörligt låna i och för dylika anläggningar — improduktiva anläggningar höll jag på att säga, fastän jernvägarne i allmänhet anses vara produktiva. Denna bana blir väl emellertid icke så produktiv, att den någonsin kan gifva driftkostnad, ännu mindre komma att gifva ränta.

Herr bankofullmäktigen yttrade vidare, att den malm, som deruppe skall tagas, kommer ock att hjälpa oss att betala våra utländska räntor. Det kan vara möjligt, men när skogsafverkningen minskas, så, äfven om hans förhoppningar härutinnan besannas, räcker denna hjälpkälla icke till. Det är därför, jag begärt ordet, för att uttala ett varningsord icke allenast mot nu ifrågavarande anslag, som skall fyllas genom lån, utan äfven mot det allmänna och det enskilda slöseri, som vi svenskar bedrifva. Det finnes knappast någon nation, som lefver så slösaktigt i det enskilda och det allmänna, som just vi, och detta därför att vi lita på de utländska lånen. Och för detta slöseri med allmänna medel, som pågår, fick Riksdagen ifrån statsrådsbänken en ordentlig tillrättavisning, då för icke länge sedan herr Richard Gustafsson framhöll, huru vi oupphörligt ökade budgeten. Herr finansministern svarade honom: »ja, det är I, riksdagsmän, som öken budgeten». Han motsade icke talet om slöseriet, men han kastade oss före, att det är Riksdagen, som slösar i främsta rummet. — Herr talman, det är verkligen Riksdagen, som slösar i första rummet, och den står nu i farten att slösa bort en beaktansvärd summa, isynnerhet om den beviljar de 4,000,000 kronor, Kongl. Maj:t begärt till denna bana.

Herr Petersson i Runtorp: Jag begärde ordet med anledning af herr Perssons i Mörarp anförande. Han rättade just det, som jag tänkt rätta med afseende på banans lutningsförhållanden. Det är nemligen här fråga om en lutning nedåt kusten, och detta kan ju uppenbarligen icke vara till skada för malmtransporten, utan tvärt om till stor fördel för densamma.

På samma gång vill jag, medan jag har ordet, hembära den

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
Luleå—Gelli-  
vara-banan.  
(Forts.)*

nästföregående talaren min tacksamhet, därför att han vidrörde en för mig »öm sträng». Jag måste gifva honom i allo rätt i fråga om hans beklagande af vår misshushållning, i synnerhet hvad skogarne beträffar. Jag har sjelf med egna ögon iakttagit detta. Jag har verkligen icke kunnat föreställa mig, att det i detta afseende skulle vara så eländigt som det är, i synnerhet der denna bana går fram. Skogseldar härja och skogsafverkningen är allt annat än normal. Så illa är skogshushållningen der ordnad, att det skulle fordras icke årtionden utan århundraden för att någon skog der skulle kunna vidare växa upp, i fall något sådant ens är möjligt. Öfverallt har den ett så vanvårdadt utseende, att framtiden verkligen måste synas sorglig. Nästan öfverallt är skogsskötseln otillfredsställande. Det är i sanning af nöden ett kraftigt ingripande från regeringens sida, bland annat i form af uppmaningar till enskilde, i synnerhet de stora sågverksegarne, att bättre hushålla med denna nationalrikedom. För öfrigt vidhåller jag mitt yrkande.

Öfverläggningen var slutad. Derunder hade yrkats: 1:o) bifall till utskottets hemställan; 2:o) afslag å nämnda hemställan i hvad den skilde sig från Kongl. Maj:ts proposition och bifall till denna proposition oförändrad; och 3:o) afslag å utskottets hemställan i hvad den skilde sig från herrar vice talmannens och Peterssons i Runtorp reservation samt bifall till denna senare. Herr talmannen upptog hvart och ett af dessa yrkanden till proposition och förklarade sig anse svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för bifall till utskottets hemställan. Votering blef emellertid begärd och företogs, sedan till kontraposition antagits yrkandet om bifall till förenämnda reservation, enligt följande nu uppsatta och af kammaren godkända voteringsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i punkten II af utlåtandet n:o 25,

röstas Ja;

Den, det ej vill,

röstas Nej;

Vinner nej, har kammaren, med afslag å nämnda hemställan i hvad den skiljer sig från den af herrar vice talmannen Danielson och N. Petersson vid punkten afgifna reservation, bifallit denna reservation.

Omröstningen visade 101 ja men 103 nej; hvadan kammaren beslutat i enlighet med nej-propositionens innehåll.

## § 7.

*Angående  
anslag till  
understöd åt  
Norra Söder-  
manlands  
jernvägs-  
aktiebolag.*

I ordningen förekom härnäst statsutskottets utlåtande n:o 26, i anledning af väckta förslag dels om statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar och dels om nedsättning af räntan å de till dylika jernvägsanläggningar lemnade låneunderstöd af statsmedel.

*Punkten 1.*

I en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 74) hade herr A. Aulin jemte åtta andra af kammarens ledamöter hemställt, att Riksdagen måtte såsom statsanslag utan återbetalningsskyldighet, eller åtminstone såsom aktieteckning, bevilja *Norra Södermanlands jernvägsaktiebolag* ett statsunderstöd af 300,000 kronor att utgå under åren 1893 och 1894, men hemstälde utskottet, att motionen icke måtte vinna Riksdagens bifall.

*Angående  
anslag till  
understöd åt  
Norra Söder-  
manlands  
jernvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)*

Efter uppläsande häraf anförde:

Herr Aulin: Herr talman! Då representanterna i denna kam-  
mare för Södermanland beslöto att framlägga den motion, som nu  
föreligger till afgörande, hade vi alla klart för oss, att det var  
nödvändigt att framdraga fullgoda och talande skäl för nämnda  
motion. Dessa skäl hafva framlagts dels i sjelfva motionen, dels  
i motionen bifogade bilagor. Men då nu statsutskottet behandlat  
motionen, har utskottet framställt saken så, som om vi hufvudsak-  
ligen skulle stödja oss derpå, »att, då en för några år sedan sökt  
koncession å en genom ifrågavarande trakt framdragen smalspärig  
jernväg, hvilken skulle hafva fyllt ortens kommunikationsbehof,  
af Kongl. Maj:t afslagits, såsom i motionen antages, på den grund,  
att en dylik bana icke tillräckligt tillgodosåge vissa statsändamål,  
det icke kunde anses obilligt, om staten nu, sedan ortens invånare  
nödgats af hänsyn till det allmännas fordringar bygga en vida  
dyrbarare bana, än som vore för deras behof erforderlig, under-  
stödde denna jernvägsanläggning med ett mindre anslag utan åter-  
betalningsskyldighet». Detta skäl har visserligen icke, såsom ut-  
skottet anser, för oss varit hufvudskälet; utan de skäl, som för oss  
 varit afgörande, finnas anförda i bilagorna på sidan 11, der kongl.  
väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrker ett anslag af 300,000  
kronor till den ifrågasatta Norra Södermanlands jernväg enligt  
utlåtande af den 27 februari 1891. Vidare talar chefen för gene-  
ralstaben i sitt utlåtande äfven för ett anslag af 300,000 kronor  
för samma bana. Kongl. arméförvaltningen tillstyrker likaledes  
ett anslag af 300,000 kronor och kongl. jernvägsstyrelsen likaså.  
Men dessa myndigheter, med hvilka Kongl. Maj:t rådfört sig innan  
han lemnat koncession till jernvägen, hafva uppställt en mängd  
vilkor, som måste uppfyllas för att man skulle komma i åtnjutande  
af dessa 300,000 kronor, och man finner lätt, att dessa vilkor icke  
äro utaf ringa betydelse. Så säger chefen för generalstaben i sitt  
utlåtande: »På grund af hvad jag anført, får jag på det varmaste  
tillstyrka nädigt bifall till ett anslag på 300,000 kronor.» Men  
sedan komma vissa vilkor, som han vill hafva uppfyllda:

- »att mötesstationer för militärtåg anordnas på ett afstånd af  
högst 14 kilometer från hvarandra;
- att vattentillgång beredes, tillräcklig för en trafik af 16 tåg  
om dygnet i hvardera riktningen;
- att skenorna fördes med dubbla vinkelskarfjern;

Angående  
anslag till  
understöd åt  
Norra Söder-  
manlands  
jernvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

att broarne erhålla en sådan bärighet, att lokomotiv om 36 tons vikt kunna deröfver framgå;

att bropelarne å större broar förses med sprängrör efter samma modell som å statens jernvägar;

att vändskifvorna för lokomotiven så konstrueras, att statens tunga lokomotiv derå kunna vändas; samt

att 50 procent af alla täckta godsvagnar förses med inredning för manskapstransport och 50 procent för hästtransport i öfverensstämmelse med för statens godsvagnar gällande modeller, äfvensom att å vagnarnes yttre sida uppgift anbringas å det antal män eller hästar, som rymmas i hvarje vagn i likhet med hvad å statens vagnar af enahanda slag eger rum».

Dessa jemte flere andra vilkor hafva naturligtvis i väsentlig mån fördyrat anläggningen. Då nu dessutom domänstyrelsen, hvars utlåtande äfven blifvit infordradt, tillstyrkt koncession för jernvägen och förklarar, att staten egär fasta egendomar invid och inom en mils afstånd från densamma, hvilka hafva ett sammanlagdt taxeringsvärde af 1,054,800 kronor, och dertill äfven eger Ribbingelunds kronopark, belägen tätt intill en af de tillämnade jernvägsstationerna, synes lätteligen, att staten sålunda är en af de allra största jordegarna inom banans område. Då man sedan betänker alla de fördelar, som staten förbehållit sig vid utförandet af denna jernvägsanläggning, finner man, att det icke alls är någon obillig begäran, att staten måtte bistå jernvägsbolaget med en så jemförelsevis ringa summa som 300,000 kronor. Läggess dessutom härtil, att kommuner, städer och enskilda personer hafva gjort verkligt stora uppoffringar för att åstadkomma detta jernvägsföretag — så har t. ex. Nyby bruk för ändamålet tecknat 150,000 kronor, Eskilstuna stad 170,000 kronor, Strengnäs, för hvilket samhälle denna bana är ett lifsvilkor, har uppoffrat icke mindre än 200,000 kronor och dessutom tillsläppt nödigt jordområde åt densamma, Mariefred har hopskjutit 100,000 kronor o. s. v. — så tyckes det verkligen, att staten också skulle kunna bistå ett företag af så stor vikt, som detta, med den begärda summan af 300,000 kronor. Man torde slutligen behöfva påminna sig, att, då ett jernvägsbolag fått ett lån af staten på 1,800,000 kronor, så finnes ingen möjlighet för samma bolag att på andra håll få låna penningar, eftersom staten som hypotek för sitt lån tagit de första inteckningarne i bolagets jernväg. Häraf uppstår sålunda ytterligare svårigheter.

Jag skulle helst vilja yrka bifall till motionen i dess helhet, men då utskottet icke tagit i betraktande, att i densamma finnas tvenne alternativ, nemligen antingen att staten beviljar ett anslag å 300,000 kronor, eller ock att staten tecknar aktier för samma belopp i jernvägen, så vill jag ändra mitt förut gjorda yrkande så till vida, att jag nu yrkar bifall till motionen med uteslutande af förslaget om aktieteckningen.

Herrar *Kumlin*, *Andersson* i Hamra och *Palm* förenade sig häruti.

Herr Persson i Mörarp: Utskottet har nog lagt märke till, att motionären framställt alternativa förslag, men det har icke för sin del velat vara med om att tillstyrka vare sig det ena eller andra förslaget, som framhållits i motionen.

Beträffande nu först frågan derom, att staten skulle understödja företaget med ett direkt anslag, så innebär detta förslag något, som Riksdagen under loppet af de senare åren i allmänhet icke velat gå in på, nemligen att bevilja anslag utan återbetalningsskyldighet åt enskilda jernvägsföretag. Sådana anslag hafva likväl undantagsvis beviljats en eller annan gång, och jag skall i detta fall be att få påminna om hvad som för sådana ändamål lemnats af Riksdagen efter det nya statsskickets införande. Jag talar härvid icke om hvad som i detta hänseende inträffat under ständsriksdagarnas tid, ty jag känner icke till anledningarna till de då fattade besluten.

Staten lemnade år 1869 direkt anslag till Oskarshamn—Nässjö jernväg med 1,000,000 kronor, år 1872 till Karlskrona—Vexjö jernväg 1,200,000 kronor, år 1875 till Dalslands jernväg 1,000,000 kronor, år 1883 till Halmstad—Nässjö jernväg 500,000 kronor och år 1882 ett anslag på 50,000 kronor till Siljans jernväg, hvilket sistnämnda dock icke kunde i egentlig mening anses vara statsanslag, ty i detta fall förhöll det sig så, att det bolag, som bildats för att bygga den stora bergslagsbanan, också hade åtagit sig att bygga Siljans jernväg och för detta ändamål deponerat ett garantibelopp af 50,000 kronor. Bolaget byggde emellertid aldrig denna jernväg, till följd hvaraf nämnda belopp blef förverkadt till staten, men Riksdagen medgaf sedermera, att dessa 50,000 kronor skulle få öfverlemuas till ett annat bolag, som derefter byggde den ifrågavarande banan.

Hvad angår anslaget till Oskarshamns—Nässjö jernväg, så veta herrarne alltför väl, att då det beviljades förelågo särskilda synnerligen bevekande omständigheter, som framtvingade detta anslag. Tiden härför inföll efter det olyckliga missväxtåret 1868, då nöden var så stor i Småland, att staten i alla fall måst träda emellan på ett eller annat sätt. Riksdagen fann då, att med det ifrågavarande anslagets beviljande kunde två önskningsmål vinnas, nemligen å ena sidan att afhjelpa nöden i landet och å den andra att understödja utförandet af ett större jernvägsföretag.

Rörande anslaget till Karlskrona—Vexjö jernväg, så veta herrarne också, att detta beviljades därför, att staten hade så stort intresse af att få en jernväg till Karlskrona, der flottans hufvudstation är belägen och der följaktligen stora förråd för kronans räkning finnas förvarade.

Hvad angår det anslag, som år 1875 lemnades till Dalslands jernväg, så beviljades detta naturligtvis helt och hållet för att åstadkomma en förbindelse med Norge.

Hvad slutligen beträffar anslaget till Halmstad—Nässjö jernväg, så lemnades detta på grund deraf, att det bolag, som åtagit sig byggandet af nämnda jernväg, icke kunde fullborda jernvägen, till följd hvaraf staten i detta fall såg sig nödsakad att träda emellan. Jag tror heller icke, att staten gjorde oklokt häri, ty, om jag tillägger den million kronor, som lemnades till Nässjö—Oskarshamns

*Angående  
anslag till  
understöd åt  
Norra Söder-  
manlands  
jernvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
understöd åt  
Norra Söder-  
manlands  
jernvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)*

jernväg, så vann man för dessa belopp en stor förbindelseled genom landet.

Att staten skulle ingå såsom aktieegare i ett enskildt jernvägs-företag, såsom motionären här föreslagit, är en fråga, som utskottet icke velat förorda. Från statsutskottets sida lär det därför icke hafva behöfts att framlägga några skäl för afslag af framställningen i detta afseende. Antagandet af ett dylikt förslag skulle säkerligen leda till betänkligheter i mer än ett hänseende, och jag tror att Riksdagen ej heller är villig att dertill lemna bifall.

Det har framhållits så väl i motionen, som nu senast af motionären, att genom de stora och dryga villkor, som staten betingat sig med afseende å banans soliditet för militära trupptransporter och dylikt, kostnaden för banans byggande blefve ojemförligt mycker dyrare, än om banan fått byggas för att afse blott den lokala förbindelsen. Ja, det är en sanning, att det i detta hänseende blifvit ökade kostnader, men dessa villkor och bestämmelser äro i alla fall icke af någon nämnvärd betydelse utöfver hvad staten ålagt andra jernvägsbolag med afseende å tillgodoseende af banans transportförmåga beträffande militära trupptransporter m. m. Jag har här så väl koncessionen för den nu ifrågavarande jernvägen, Norra Södermanlands jernväg, som den, hvilken beviljades för Hallands jernväg, den s. k. Vestkustbanan.

Jag skall dock icke bry mig om att nu uppläsa någon del af de deri uppställda villkor, men den, som vill taga del deraf, skall finna, att dessa betingelser äro med afseende å de militära förhållandena nära nog enahanda. Det är samma afstånd mellan mötesplatserna, samma skenvigt, enahanda bestämmelser i fråga om vattenstationer och i det närmaste samma styrka hos broarna med hänsyn till lokomotivens tyngd och dylikt, som erfordras. Det är alldeles icke *ett enda* enskildt jernvägsbolag, som har fått lof att underkasta sig dryga bestämmelser i sådant hänseende.

Det är slutligen också sagdt, att de enskilda samhällen, som ifrågavarande jernväg berör, hafva fått göra stora upppoffringar för att jernvägen skulle komma till stånd, och att billigheten torde tala för att man här från statens sida också träder hjälpande emellan. Ja, mine herrar, skola vi, när enskilda kommuner eller enskilda personer inom kommunerna iklädt sig storartade förbindelser, vare sig det gäller jernvägsanläggning eller andra företag inom samhället, åtaga oss att träda emellan för att måhända rädda dessa kommuner och dessa enskilde personer, som ansträngt sig i sådan grad, då vet jag för min del icke, hvarthän man skall komma. Jag tror icke, att det skälet bör vara verkande i något hänseende.

Det är hufvudsakligen dessa skäl, som för utskottet varit bestämmande vid fattande af det beslut, hvartill utskottet kommit; och jag ber, herr talman, att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr Edelstam: Den förste talaren har redan till en del utvecklat de skäl, hvilka ligga till grund för motionen i ämnet. Den siste talaren har åter åberopat hvad utskottet har svarat, nem-



ligen att utskottet icke funnit sådana skäl i denna fråga anförda, att utskottet deraf föranledts tillstyrka Riksdagen en afvikelse från den med ytterst få undantag följda grundsatsen, att staten icke bör med anslag utan återbetalningsskyldighet understödja enskilda jernvägsanläggningar». Men den siste talaren har icke tillika fäst sig vid hvad han sjelf såsom utskottsledamot förklarar, nemligen att utskottet kommit till detta resultat, så mycket hellre som Kongl. Maj:t icke gjort någon framställning i ämnet. Sålunda vill det synas, som om utskottet skulle hafva varit välvilligt stämmt mot det föreliggande förslaget, i fall detsamma framkommit såsom en Kongl. Maj:ts proposition.

Jag hemställer, om icke de skäl motionärerna anført verkligen äro ganska talande. För några år sedan söktes koncession af flere personer, som voro intresserade af en jernväg i norra Södermanland. Men denna koncessionsansökan afslogs på den grund, att det var en smalspårig bana, som då var ifrågasatt att anläggas och att en sådan ej kunde blifva en militärbana. När nu sedermera invånarne i norra Södermanland velat ställa sig detta till efterrättelse och därför inkommit med ny anhållan om koncession, förordade chefen för generalstaben, hvilkens yttrande äfven öfver denna ansökan inhemtades, ytterligt stränga fordringar. De med afseende å denna bana stadgade villkor äro nog delvis enahanda med dem, hvilka på senare tiden plägat uppställas vid meddelande af koncession å enskilda jernvägsföretag. Men jag tror, att man varit litet strängare i fråga om denna bana i afseende på broar och vändskifvor. Dessa skola nemligen hafva ett sådant byggnadssätt, att de kunna bära de tyngsta lokomotiv, som staten eger.

Generalfälttygmästaren och chefen för artilleriet, från hvilken utlåtande också blifvit infordradt, har särskildt fäst Kongl. Maj:ts uppmärksamhet på de stora fördelar, som statens krutbruk vid Åker skulle få genom den nya banan. Detta krutbruk kommer sannolikt att utvidgas numera, då staten kommer att använda det nya rök-svaga krutet — vi hafva för närvarande icke någon fabrik, der sådant krut tillverkas —, och Åker kommer antagligen att förblifva statens enda krutbruk. Staten skall med hänsyn till Åkers krutbruk hafva synnerligen stora fördelar af den nya banan, vare sig det gäller att komma ut till Mälaren och Mariefred eller att komma i förbindelse med stambanan.

Kongl. domänstyrelsen har likaledes framhållit, att ett stort antal kronoegendomar komme att genomskäras af eller ligga inom en mils afstånd från den ifrågasatta jernvägen, äfvensom att denna gifvetvis skall med afseende å dessa egendomar bereda staten väsentlig fördel. Värde af de statens egendomar, som ligga inom en mils afstånd från banan uppgår till omkring en million kronor; och i socknarne närmast intill finnas kronoegendomar för ytterligare en half million kronor. Staten har ej bidragit med ett enda öre till de förberedande undersökningar, som verkstälts med hänsyn till den blifvande banbyggnaden. Staten har icke heller tecknat några aktier.

Vore det då icke billigt, att staten såsom stor jordegare om

*Angående  
anslag till  
understöd åt  
Norra Söder-  
manlands  
jernvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)*

Angående  
anslag till  
understöd åt  
Norra Söder-  
manlands  
jernvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

den icke ville teckna aktier, åtminstone lemnade det begärda anslaget, 300,000 kronor? Fördeladt på två år, skulle det utgå med endast 150,000 kronor om året. Nyss har denna kammare nedsatt de anslagsfordringar, som Kongl. Maj:t ställt på Riksdagen, från 8,000,000 till 5,200,000 kronor. Återstående 2,800,000 kronor äro ju beräknade i budgetsförslaget för nästa år. Det är således någonting, som Riksdagen kan hafva, så att säga, att draga på.

Denna bana är, efter hvad chefen för generalstaben anser, en af de viktigaste militära banor inom landet. Det är enligt hans uppfattning alldeles för litet med en bana genom Södermanland, och anser han därför, att det vore önskligt, att den ifrågasatta banan komme till stånd. Om nu staten kan få denna bana till stånd genom uppoffring af 300,000 kronor, tycker jag, att det ej borde vara en så synnerligen stor uppoffring för staten att utbetala det beloppet.

Då utskottet ej kommit att ingå i någon pröfning af våra alternativa förslag, beder jag att få förena mig i det af herr Aulin nu framställda yrkandet.

Herr von Friesen, hvilken inom utskottet varit af skiljaktig mening i fråga om motiveringen, yttrade: Jag har intet annat yrkande att göra med afseende å beslutet i hufvudsaken än yrkande på bifall till utskottets hemställan. Deremot har jag icke kunnat följa den tankegång, som fått sitt uttryck i utskottets motivering. Jag anser den icke vara fullt riktig. Utskottet säger först, att det icke har funnit sådana skäl vara anförda, att utskottet kunnat tillstyrka motionen. Detta innebär, att utskottet har pröfvat de skäl, som blifvit af motionärerna anförda; och att så verkligen har varit förhållandet finner man äfven af det anförande, som nyss hölls af en talare på malmöhusbänken. Men sedan säges, att utskottet icke funnit de anförda skälen afsevärda, *så mycket hellre som Kongl. Maj:t icke funnit lämpligt* att bifalla det här förslaget. Detta synes mig vara en mycket stor inkonsequens. Ty om utskottet funnit skälen vara af den här angifna beskaffenheten, innebär det, att utskottet verkligen pröfvat skälens innebörd. Men hvad har denna att göra med det förhållandet, att Kongl. Maj:t ej funnit lämpligt att bifalla en hos honom gjord anhållan af enahanda art?

Det nu anförda är dock icke hufvudsakliga skälet, hvarför jag ber att få yrka ändring i motiveringen; utan detta är, att det förefaller mig hårdt för en motionär, om, sedan ett förslag icke föranledt till någon åtgärd från Kongl. Maj:ts sida och motionären just på den grunden vändt sig till Riksdagen med den sak, i hvilken Kongl. Maj:t icke velat gå till mötes, Riksdagen kommer och säger: ni har fått orätt hos Kongl. Maj:t, och därför bör ni också få orätt hos Riksdagen. Jag vet icke, huru detta kan stå i sammanhang med Riksdagens pligt att *sakligt* pröfva de motioner, som för Riksdagen framläggas. Den pröfningen bör verkställas; och jag kan icke heller se, att Riksdagen är mindre i tillfälle till detta, än Kongl. Maj:t. Riksdagen har tillgång till samma upp-

lysningar, som Kongl. Maj:t; och att döma af vissa förslag, som kommit från Kongl. Maj:t, är den pröfning, Riksdagen underkastat väckta förslag, ofta att föredraga framför den, som hos Kongl. Maj:t egt rum.

Jag ber således att få yrka bifall till min reservation, nemligen under förutsättning att kammarens beslut blifver sådant, som utskottet föreslagit. Jag ber således, att, först sedan kammaren fattat sitt beslut i hufvudsaken, framställning måtte göras om den ändring i motiveringen, som uti min reservation är föreslagen.

*Angående  
anslag till  
understöd åt  
Norra Söder-  
manlands  
jernvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)*

Herr Aulin: Herr talman! Herr Edelstam har redan nämnt något af hvad jag tänkte att säga angående vigten med hänsyn till statsändamål att man får jernvägen i fråga till stånd, nämligen att staten eger Åkers krutbruk och Karl Gustafs stads gevärs-faktori. Jag vill nu blott som ett exempel på, af huru stor vikt denna jernväg vore för Åkers krutbruk, omnämna, att, sedan staten blifvit egare af nämnda krutbruk, har staten fått betala för transport af ved från den rekognitionsskog, som är anslagen nämnda bruk, sex kronor per famn. Nu går den föreslagna och koncessionerade jernvägen just igenom denna skogstrakt; och skulle således äfven det vara ett skäl för att staten skulle bispringa företaget.

Med afseende på hvad den ärade talaren å malmöhusbänken nämnde om, att om än enskilde personer och samhällen få göra stora uppoffringar för att få ett företag, sådant som det ifrågasvarande, till stånd, staten i allt fall ej i allmänhet har anledning att träda emellan, så vill jag endast hafva sagt, att det aldrig varit min afsigt, att staten skulle för den skull bidraga; och jag tror icke heller, att saken så i motionen blifvit framställd, utan jag åsyftade, att staten skulle bidraga därför, att staten har så väsentlig fördel af att nämnda jernväg kommer till stånd.

Jag yrkar fortfarande bifall i enlighet med mitt förra anförande.

Herr Alexanderson: Herr talman! mine herrar! För min del kan jag icke tro annat, än att alla, som vilja se saken opartiskt, skola erkänna, att det är icke blott lokala intressen, som här hafva gjorts gällande, och att något annat än blott principiella skäl här måste komma i betraktande. Det har af statsutskottets ärade vice ordförande omförmäls, att enskilda jernvägsanläggningar förut haft att räkna på ganska stora statsbidrag. Jag är i tillfälle att kunna vitsorda, att just de belopp, som han nämnde, hafva blifvit för angifna ändamål använda, men dessutom fick dock Karlskrona—Vexjö jernväg från handels- och sjöfartsfonden samt ifrån fjerde hufvudtiteln 2:ne extra belopp sig anslagna af statsmedel. Jag tror icke, att någonsin intressenter i en jernväg af så betydlig längd som denna, hvilken är öfver 11 mil lång, framställt så anspråkslös och skälig begäran om hjälp från statens sida.

Till en början blef man vägrad koncession på smalspårig bana, men när man sedan fick koncession på en bredspårig, blefve koncessionsvilkoren alldeles extra försvårade. Chefen för general-

Angående  
anslag till  
understöd åt  
Norra Söder-  
manlands  
jernvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)

staben säger också uttryckligen, såsom herrarne behagade finna af hans utlåtande, att de äro extra fordringar utöfver de vanliga koncessionsvilkoren och att de framstälts endast och allenast under förutsättning att det af honom så varmt och kraftigt tillstyrkta anslaget på 300,000 kronor skulle erhållas. Det har föreskrifvits, att på denna jernväg skulle anordnas mötesstationer för militärtåg på minst hvar fjortonde kilometer, men sådana stationer blifva betydligt större och dyrare än de stationer, en lokalbana i allmänhet behöver. Norra Södermanlands jernväg måste nu anlägga 8 å 9 sådana dyrare stationer. — För det andra ålades jernvägen att bereda vattentillgång för sexton tåg i hvardera rigtningen, men som lokalbana kunde den till en början vara nöjd med endast två tåg i hvardera rigtningen. Beträffande broar och vändskifvor bestämdes särskildt, att de skulle vara så massiva, att de kunde bära 36 tons lokomotiv. Statens jernvägar har först under de senare åren börjat använda så tunga lokomotiv som 36 tons och detta endast i relativt ett fåtal af tåg. De vändskifvor staten sjelf har äro icke på långt när öfverallt så stora och starka, som det genom föreskrifter vid koncessionen ifrågasatts, att denna enskilda bana skall hafva. Det är *statsskäl*, som kräva dessa extra omkostnader. Men någon den ringaste hjälp vill man icke gifva! Vidare är det föreskrifvet i koncessionen, att *alla* godsvagnar skola anordnas antingen för kavalleri- eller infanteritransporter. Är det rimligt, mine herrar, att när man lägger det ena militära skälet till det andra, icke taga hänsyn till hvad orten orkar med? *Alla* myndigheter, som blifvit hörda, hafva på det mest ampla sätt tillstyrkt denna vår begäran. Hvarför hör man dem, om man icke fäster afseende vid deras yttranden. Jag tror mig ega grundad anledning att antaga, att Kongl. Maj:t skulle gerna velat bifalla vår begäran, om icke det varit andra politiska hänsyn, som kommit med i räkningen. Nu stå dessa orter ekonomiskt svårt ansträngda under bemödandet att tillmötesgå ett såsom patriotiskt ansedt, storartadt allmänt arbete. De mäga ej att genomföra det i *alla* afseenden på *bästa* sätt, om de icke röna något tillmötesgående från statsmagternas sida, men väl om motionen på någotdera sättet bifalles.

Jag har nu här i min hand ett utlåtande från major Lindequist, som är chef för norra distriktet af statens väg- och vattenbyggnader, deri han säger, att han anser det vore i högsta grad nyttigt och nödvändigt för denna bana så väl för den allmänna samfärdseln som äfven för att kunna få en billigare trafik för framtiden, om den komme att gå *öfver* Mariefredsviken rakt fram. I annat fall finge man bygga en bibana till Mariefred och därför hålla extra tåg och en särskild personal, betingande en årlig extra kostnad af 10,000—11,000 kronor har jag hört uppgifvas. Såsom äfven omnämnes i motionen, har det inkommit entreprenörsanbud på 180,000 kronor för byggandet af denna genare linie öfver Mariefredsviken, men vi hafva lyckats få denna summa nedbragt till 170,000 kronor, under förutsättning att jernvägsbolaget skyndsamt kan besluta sig för att framdraga jernvägen å denna vid första anlägg-

ningen dyrare sträcka. Major Lindequist anser, att det vore en billig anläggningskostnad för att gå öfver viken och slippa undan anläggandet af en bibana. Han har vidare gjort kalkyler — dem jag försport hafva blifvit inför statsutskottet refererade utaf en dess ledamot ifrån Första Kammaren — utvisande att, om vi byggt en smalspårig bana, såsom det föreslogs 1883, i stället för som nu är ifrågasatt en bredspårig, så skulle skilnaden i kostnaden uppgått till minst 1,074,000 kronor. Till hvad jernvägen redan blifvit fördyrad kunna vi därför äfven lägga denna summa, enär jernvägsintressenterna gerna nöjt sig med en smalspårig bana. Kongl. Maj:t har under senare tiden bifallit anläggningar efter »Kostasystemet», som varit smalspåriga och haft en spårvidd af endast 0,60 meter och således icke ens så stor bredd, som det år 1883 föreslogs för denna bana eller 0,75 meter. Hade vi fått bygga en sådan smalspårig jernväg, så skulle vi kunnat åstadkomma den utan att falla herrarna till besvär. Men vi hafva ej fått det, och ej nog dermed utan förutom dessa ökade kostnader å 1,100,000 kronor (eller skilnaden emellan en smalspårig och bredspårig bana, i öfrigt lika väl konditionerade) hafva vi fått oss pålagda alldeles extra kostnader. Mine herrar, jag undrar om icke rättvisa och billighetsskäl tala för ett bifall, och jag ber att få förorda bifall till det af herr Aulin framställda yrkandet.

Häruti instämde herrar *Andersson* i Skeenda, *Olsson* i Ättersta och *Pettersson* i Tjärsta.

Herr Lyttkens: Det förundrar mig icke, att motionären framkommit med en sådan motion som den ifrågavarande, ty den, som haft något att göra med enskilda jernvägar, vet, huru påkostande det kännes att, under det en orts innevånare, få en stambana. utan att sjelfva kosta något derpå och utan att göra minsta uppoffringar, Kongl. Maj:t, när det gäller en annan ort, som har lika stort behof af stambana, men blott begär, att få för egna medel anlägga en enskild sådan, infordrar yttrande af chefen för generalstaben och gör till sina alla generalstabens fordringar, hur obilliga de än må vara. I det afseendet vill jag nämna, eftersom talaren på malmöhus-länsbanken åberopat vestkustbanan, att då vi erbjödo staten en million i bidrag till anläggningskostnaderna, sade både Kongl. Maj:t och Riksdagen nej. Men då vi sedan ansträngde oss för att sjelfva bygga denna bana, yttrade chefen för generalstaben, att denna bana vore af mycket stor betydelse i strategiskt och militäriskt hänseende. Om det blefve krig, vore det nemligen alldeles nödvändigt att hafva två banor, som förenade södra Sverige med det öfriga landet, så att om den ena blefve upprifven af fienden den andra stode öppen, samt att det vore omöjligt att på en enda enkelspårig bana transportera nödvändigt antal trupper och krigsmateriel, hvarför 2 banor vore nödvändiga, men att det vore alldeles omöjligt att på en smalspårig bana eller på en annan bredspårig dock med lätt öfverbyggnad försedd bana åstadkomma sådana trupptransporter som behöfdes, hvarför vestkustbanan borde

*Angående  
anslag till  
understöd åt  
Norra Söder-  
manlands  
jernvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
understöd åt  
Norra Söder-  
manlands  
jernvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)*

byggas så, att den kunde uppfylla dessa ändamål. Men i stället för att uppmuntra oss och lemna oss något bidrag för banans byggande, så att den uppfylde ej allenast ortens behof utan äfven de militära behofven, ålade oss Kongl. Maj:t på generalstabens förslag att åstadkomma större terrasseringsarbeten och för att kunna med dessa militärtåg komma öfver Hallandsås ålades vi att göra stigningarne mindre. Hvad det beträffar att ändra en stigning från 1 på 60 till 1 på 80 och från 1 på 80 till 1 på 100, kunna nog de, som haft med sådant att göra, tänka sig hvilka kostnader sådana ändringar medföra. Dessutom ålades vi på generalstabens förslag att anskaffa tyngre och större skenor och gifva banan större bärighet och anordna militärstationer på hvar fjortonde kilometer. Vid utförandet häraf befans det, att det icke passade sig att göra alla dessa militärstationer i förening med de redan bestämda, utan måste vi derför lägga särskild station härför och det på bördig mark, då vi icke kunde åstadkomma militärstationer i följd af banans lutningar på Hallands ås. Dessa kostnader uppgingo sammanräknade till ofantliga belopp, och fastän de voro för ändamål som afsågo hela Sverige, nemligen militäriska och strategiska ändamål, lades de på personer, som redan förut hade tillräckligt att bära, för att bidra till annuiteterna på de jernväglån, som blifvit upptagna för att andra orter skulle få stambanor enär stambanorna lemnade så dålig afkastning att den icke räckte till dessa annuiteter utan måste genom skattebidrag åstadkommas.

Jag har äfven varit med om en annan mindre bana, som man knappast kunde tänka sig skulle komma under generalstabens fordringar. Men äfven der blefvo vi ålagda ganska stora uppförringar af strategiska anledningar och denna bana, som gick genom en fattig bygd, måste underkasta sig dessa uppförringar. Det kännes verkligen mycket hårdt för en trakt att behöfva göra sådana uppförringar för en sak, som berör hela det öfriga Sverige lika mycket som dem. Jag vill icke yrka på någon förändring i statsutskottets förslag, emedan det icke är utredt, huru mycket dessa af generalstaben föranledda förändringar för den nu ifrågavarande banan kosta. Jag tror icke, att dessa kostnader uppgå till begärda 300,000 kronor, men vid ett flygtigt öfverslag synas de uppgå till omkring eller öfver 50,000 kronor och den, som haft att skaffa aktieteckning till ett jernvägsföretag, vet huru svåra de sista 50 å 60,000 kronor bruka vara att anskaffa. Det är icke med rättvisa och billighet förenadt att ålägga en trakts invånare en sådan tunga öfver hvad de sjelfva behöfva, och det vore skäl att generalstaben något litet tänkte på detta förhållande, när den mången gång kommer med sina stora och om än för hela landet nödvändiga pretentioner dock för den enskilde onödiga och obilliga fordringar, och det är ej med rättvisa förenligt att begära att de enskilda skola uppföra sig för en sak, som rör hela landet. Jag gör icke något särskildt yrkande, men anser, att det icke vore obilligt, om Kongl. Maj:t, som har kassor till sitt förfogande, från hvilka han kan lemna understöd — såsom nu senast t. ex. egt rum med ett från handels- och sjöfartsfonden lemnadt understöd till en bana i Skåne — äfven lemnade denna

bana hvad som motsvarar de ökade kostnader, som generalstaben förorsakat och som icke äro med rättvisa öfverensstämmande, att enskilda skola tillsläppa.

*Angående  
anslag till  
understöd åt  
Norra Söder-  
manlands  
jernvägs-  
aktiebolag.  
(Forts.)*

Häri instämde herr *Romberg*.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad, samt herr talmannen gifvit propositioner i enlighet med de gjorda yrkandena, biföll kammarén utskottets hemställan.

Då tiden nu var långt framskriden, uppsköts den vidare behandlingen af föreliggande utlåtande till kl. 7 e. m., till hvilken tid kammaréns ledamöter, genom utfärdadt anslag, kallats att åter sammanträda.

### § 8.

För motions afgifvande hade sig anmält herr *E. Ersson* i Arnebo, hvilken nu aflemnade en motion om tillämpning af ifrågasatt grundskatteafskrifning jemväl å lösesumman för hemmansräntor, som i anledning af upphörandet utaf rättsförhållandena mellan kronan och Sala bergslag skolat uppdebiteras.

Denna motion, som erhöll ordningsnummern 185, begärdes på bordet och bordlades.

### § 9.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades herr *E. A. Wikander* under sex dagar från och med den 11 dennes.

Härefter åtskildes kammaréns ledamöter kl. 3,2 e. m.

In fidem:

*Hj. Nehrman.*

---

## Onsdagen den 9 mars.

Kl. 7 e. m.

## § 1.

Till fortsatt behandling företogs statsutskottets utlåtande, n:o 26, i anledning af väckta förslag dels om statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar och dels om nedsättning af räntan å de till dylika jernvägsanläggningar lemnade låneunderstöd af statsmedel.

*Punkten II.*

*Angående  
låneunder-  
stöd åt  
enskilda  
jernvägar.*

I två lika lydande motioner hade herr *C. Nyström m. fl.* (motion n:o 21 inom Första Kammaren) och herr *C. Gethe m. fl.* (motion n:o 161 inom Andra Kammaren) föreslagit,

att Riksdagen måtte till *låneunderstöd åt enskilda jernvägar* intill högst halfva anläggningskostnaden och under bestämmer i öfrigt, som af senast avslutade Riksdag blifvit fastställda, till Kongl. Maj:ts disposition ytterligare ställa ett extra anslag af fem millioner kronor att utgå före slutet af den tid, för hvilken senast beviljade fem millioner kronor afsetts.

Utskottet hemställde emellertid under förevarande punkt, att oförmälda motioner icke måtte till någon Riksdagens åtgärd för-  
anleda.

Sedan denna utskottets hemställan blifvit uppläst, anförde:

Herr Gethe: Herr talman! mine herrar! Oaktadt statsutskottets ledamöter från denna kammare i hufvudsak enhälligt afstyrkt bifall till den motion, jag och 14 andra ledamöter väckt om förhöjning i låneanslaget för enskilda jernvägar, och oaktadt Första Kammaren vid ärendets behandling i dag med 20 rösters majoritet godkänt detta utskottets betänkande, dristar jag likväl för ett litet ögonblick taga kammarens uppmärksamhet i anspråk för att söka vinna understöd för denna motion, som jag för min del anser vara särdeles vigtig, då den berör angelägna intressen för flere orter inom landet och således, i stort sedt, för hela landet.

Statsutskottet har grundat sitt afstyrkande hufvudsakligen på två skäl. Det första af dessa är, att statsutskottet ansett, att då föregående Riksdag, oaktadt motioner då förelägo om dylikt anslags oeviljande till ett belopp af tio millioner, icke funnit skäl att bevilja mer än fem millioner, så skulle, om detta års Riksdag beviljade en förhöjning, kontinuiteten i Riksdagens beslut deraf lida.

Det andra motivet är det, att genom ett forceradt jernvägsarbete arbetskrafter skulle ryckas från jordbruket och andra näringar.



Hvad nu det första af dessa motiv angår, så lär väl knappast kunna bestridas, att, då här icke är frågan om upphäfvande af ett förut fattadt beslut utan endast om ytterligare utsträckning af det-samma, någon våda för kontinuiteten af Riksdagens beslut icke lär uppstå, om det verkligen kan visas, att förhållandena, sedan beslutet fattades, ändrat sig så betydligt, att det beviljade anslagets fullkomliga otillräcklighet blifvit uppenbar. Och det är detta förhållande, motionärerna förmena hafva inträdd, då, såsom motionen utvisar, enligt från vederbörande benäget erhållen uppgift till fördelning emellan ansökningar om lån för jernvägsbyggnader med en kostnad af sammanlagdt 12,933,500 kronor redan i början af innevarande år af det för hela femårsperioden anslagna beloppet fans qvar endast 2,200,000 kronor. Dessa 2,200,000 kronor voro således i slutet af januari det enda disponibla belopp som fans för att tillmötesgå låneanspråk till byggande af jernvägar till ett värde af mer än 12,000,000 kronor. Härtill kommer det kända förhållandet, att ytterligare ansökningar om lånebidrag inom den allra närmaste framtiden äro att med all säkerhet förvänta. Statsutskottets hufvudskäl vid förra riksdagen till nedsättning i det af herr Gumelius yrkade anslagsbeloppet, tio millioner kronor, var just att då ingen större lifaktighet visat sig i jernvägsbyggande. Att en förändring inträdd torde bero dels på den omständigheten, att behofvet af jernvägskommunikationer för de orter, som hittills saknat sådana, med hvarje år som går gör sig allt mera känbart, och dels att till följd af så väl *nu* rådande priskonjunkturer som af förenklingar i byggnadssätt anläggningskostnaderna per banmil numera ställa sig betydligt lägre än förr. Det är allmänt bekant, hvilka svårigheter de jernvägsbolag varit underkastade, som måst på enskilda händer, in- eller utomlands, upplåna erforderligt byggnadskapital ofta till högt pris; och hädanefter lär kunna tagas för gifvet, att utom möjligen i ett eller annat alldeles särskildt undantagsfall, der omständigheterna äro ytterst gynsamma, intet jernvägsföretag här i landet kommer till stånd utan hjälp genom statslån.

I detta hänseende har jag från byråingeniören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen majoren Mareks von Würtemberg erhållit en promemoria, som visar att byggande af enskilda jernvägar utan bidrag af lån från staten under senare tider betydligt aftagit och torde framdeles alldeles icke komma i fråga till följd af de stora svårigheter, hvari bolagen på grund af enskilda lån råkat. Dessa svårigheter hafva varit sådana, att man hädanefter lär akta sig för dylika lån och hellre låta bli att bygga än göra det med hjälp af enskilda lån, som alltid blifva betydligt dyrare än statslån. — Det visar sig af nämnda promemoria, att ännu under femårsperioden 1882—1886, då det byggdes banor för en summa af 20,359,406 kronor, med understöd af statslån, så byggdes enskilda banor utan allt understöd från staten för 12,336,894 kronor. Men under sista femårsperioden 1887—1891 byggdes banor med understöd af statsmedel för 18,564,039, men enskilda banor utan dylikt understöd för endast 5,827,255 kronor.

*Angående  
låneunder-  
stöd åt  
enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

Angående  
låneunder-  
stöd åt  
enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)

Under sådant förhållande, och då just nu en period, gynsam för billig jernvägsanläggning, föreligger, vågar jag till den ärade kammarens bepröfvande hemställa, huru vida skäl föreligger att härvidlag strängt hålla på den åberopade kontinuiteten, när det gäller *icke* ett frångående af förut bestämda grunder, utan endast ett tillmötesgående mot ett senare uppstådt, verkligt behof.

Beträffande utskottets andra motiv, den befarade bristen på arbetskrafter för jordbruk och näringar genom det ökade jernvägsbyggande, som skulle blifva en följd af bifall till motionen, tror jag för min del, att denna farhåga, huru naturlig den än vid första påseendet kan synas, skall vid närmare undersökning visa sig ega mindre grund. Den åberopade promemorian innehåller nemligen äfven uppgifter om längden af de banor, hvilka under de skilda femårsperioderna byggts. Deraf synes, att under åren 1872—1876 bygdes 2,305 kilometer enskilda banor, under åren 1877—1881 989 kilometer, under åren 1882—1886 898 kilometer och under åren 1887—1891 751 kilometer. Skulle Riksdagen nu bifalla den motion, som vi haft äran framlägga, så skulle enligt den uppgifna byggnadskostnaden, uppgående till omkring 20,000,000 för de jernvägar, från hvilka ansökningar om lån inkommit, antagligen jernvägar komma att byggas till en längd af omkring 700 kilometer under nu löpande femårsperiod, men denna längd komme troligen att betydligt reduceras, om endast hälften af de tio millionerna blefve beviljad.

Häraf framgår sålunda, att, om motionen bifölles, några större arbetskrafter för de enskilda jernvägarne ändå icke skulle behövas, då det i allt fall icke skulle komma att byggas mer än hvad som under den föregående femårsperioden egt rum, eller omkring 700 kilometer, kanske något mera, kanske något mindre.

Under sådana förhållanden hemställer jag, om den farhågan kan vara grundad, att genom beviljande af dessa 5,000,000 jordbruket och näringarna skulle mer än hvad som varit fallet under de gångna åren beröfvas sina arbetskrafter.

För öfrigt tror jag för min del, att den öfverklagade bristen på arbetskrafter inom jordbruket och näringarna beror på många andra orsaker än ensam jernvägsbyggandet. Jag ber blott att i sådant afseende få erinra om den betydliga emigration, som nu eger rum från landet; och i dess siffror är dock icke inbegripen den massa arbetsfolk, som lemnar sina hemorter för att söka arbetsförtjenst på andra håll inom landet eller i grannländerna, der emigrationen icke så noga öfvervakas och der många personer, hvilka aldrig blifva uppskattade i några statistiska uträkningar, söka sig tillfällig arbetsförtjenst under några månader. Jag kan sålunda icke tro, att beviljande af detta anslag till låneunderstöd åt enskilda jernvägar skall utöfva någon nämnvärd inverkan i det befarade afseendet på arbetsförhållandena inom landet; men i ett annat afseende kommer det ovilkorligen att inverka, nemligen sålunda, att många af dem, som nu måste söka arbete på främmande orter, skulle genom jernvägsarbetets fortgång i samma skala som hittills kunna få förtjenst och sysselsättning inom landet.

Statsutskottet har slutligen ansett, att motionärerna icke förbragt giltiga skäl för den motionerade ökningen af den vid senaste riksdag lemnade anslagssumman. Under hänvisande till motionen beklaga vi, att der anförda skäl icke lyckats vinna något afseende. Jag skall icke trötta kammaren med deras återupprepande, men vill endast fästa uppmärksamheten derpå att, så som villkoren för åtnjutande af statsunderstöd i form af lån numera äro bestämda, staten aldrig bör kunna göra någon förlust på dessa lån, då de ej öfverskrida hälften af anläggningskostnaden, och första prioritet i banorna erhålles. De jemförelsevis mindre förluster, som staten lär hafva gjort på dylika lån, lära väl också inskränka sig till en eller annan bland sådana äldre banor, der låneunderstödet utgick med  $\frac{2}{3}$  af anläggningskostnaden. Då sålunda frågan endast gäller, att staten skall såsom låneförmedlare underlätta de enskilda orternas bemödanden att förskaffa sig tidsenlig samfärdsel med rikets öfriga delar, och detta med minsta möjliga, ja knappt någon risk för staten, samt på grund af hvad jag nu haft äran anföra, får jag, herr talman, yrka bifall till den af mig samt herrar Lilienberg, Edv. Svensson, Romberg, Arnoldsson, Nils Svensson, Nylander, Magnus Andersson, I. A. Johansson, Collander, Carl Johansson, Bexell, Ekströmer, Eklund och Anders Larsson afgifna motionen n:o 161.

*Angående  
låneunder-  
stöd åt  
enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

Häruti instämde herrar *Romberg* och *Svensson* från Karlskrona.

Herr Anderson i Tenhult yttrade: Herr talman! Inom landet råder på många håll ett stort och lifligt intresse för att få nya enskilda jernvägar till stånd, och stora upoffringar för detta ändamål göras på skilda orter, icke minst i min hemort. Der är det nu fråga om att bygga flera nya jernvägar, nemligen en från Jönköping i nordostlig riktning öfver Grenna-trakten till Gripenbergs station vid östra stambanan, en annan också från Jönköping öfver Månsarp till Vaggeryds station på Nässjö—Halmstads jernväg och slutligen en tredje från Månsarp öfver Mo, Kind och Halland till Varberg, hvilken sistnämnda jernväg får en längd af 147 kilometer. Dessa tre jernvägar äro redan utstakade och ritningar och kostnadsförslag uppgjorda, så att arbetet skulle kunna börjas när som helst, om man blott vore viss på att kunna få något statslåneunderstöd. Enskilda personer och kommuner hafva visserligen tecknat stora summor, men erhålles intet statsbidrag, så lära dessa jernvägsföretag icke kunna komma till utförande.

Det är icke så länge sedan Riksdagen stälde några millioner kronor till Kongl. Maj:ts förfogande för att utlånas till jernvägsbyggnader. Såsom vi af föregående talare hafva hört, äro dessa penningar redan till största delen tagna i anspråk, och till hvad som återstår, äro många ansökningar på rätt stora belopp ingifna. Dessutom är jag viss om, att ännu flera ansökningar om lån till jernvägsbyggnader skola inkomma under den närmaste tiden. En dylik ansökning har blifvit mig tillskickad, med anmodan att framlemna densamma, och jag vet, att en annan ledamot i kammaren

*Angående  
låneunder-  
stöd åt  
enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

fått sig tillsänd en liknande ansökning. Då staten på dylika lån icke kan göra någon förlust och dessutom har full ränta på sina pengar, anser jag för min del, att Riksdagen bör på detta sätt bereda möjlighet för enskilde att kunna bygga jernvägar.

Att jag för min del är intresserad för de af mig omnämnda jernvägsbyggnader, bör ingen förtänka, då de af mig omnämnda jernvägarne skulle komma att gå inom mitt kommittentskap på en sträcka af 12 mil.

Då, såsom sagdt, staten icke kan lida någon förlust på dylika lån, skall jag be att få yrka afslag å utskottets betänkande och bifall till de i ämnet väckta motionerna.

Herr Gumælius: Herr talman! Vid några riksdagar, inledande femårsperioder, har jag haft tillfälle att dels i förslag här i kammaren, dels i motioner göra hemställan om beviljande af tio millioners lån, hvardera gången för en tid af fem år, att utgå med två millioner om året. Hufvudsyftet med dessa förslag har varit dels att befria Riksdagen från den, jag vågar säga det, demoraliserande inverkan, som jernvägsstriderna, särskildt i slutet af 1860-talet och början af 1870-talet, visade sig hafva på Riksdagen, och hvilket verkade förryckande på riksdagsarbetet och på många riksdagsmäns ställning. Man fördes tillhopa i gyttningar till förmån för jernvägar på olika håll. Man fick lära sig att i viss mån köpslå med hvarandra, så att personer sökte främja anläggande af jernvägar, hvaraf de hade bra litet gagn, för att få hjälp till jernvägar, hvarför de intresserade sig. Detta var det ena skälet.

Det andra skälet var, att man ville förebygga det icke så många skulle ligga och trassla på lånemarknaden för att försöka få lån för den ena eller andra jernvägen.

Till en början beviljades tio millioner kronor för femårsperioden, och då gick det bra, men sedan började man i utskottet och vid riksdagen med nedprutningar, och lånebeloppet nedsattes. Men det förefaller mig, då jag ser tillbaka på den gångna tiden, som nedprutningen hufvudsakligen haft den påföljd, att man fått inkomma till Riksdagen direkt med begäran om lån än för den ena och än för den andra jernvägen, och så har man fått göra undantag. Man har väl sluppit de gamla kombinationerna, men Riksdagen har i alla fall måst taga enskildes framställningar i öfvervägande och i det stora hela beviljat ungefär de belopp, som förut anslagits för perioden. Så inkommo till exempel ansökningar för hallandsbanorna och många andra direkt till Riksdagen, i strid med den princip man uppställt, men såsom en nödvändig följd af att det anslagna beloppet varit för litet. I fjol tog jag mig friheten väcka ett förslag om beviljande af en tiomillioners fond för fem år, men Riksdagen beviljade endast fem millioner, och man ser redan nu att detta belopp helt visst blir otillräckligt. Tager Riksdagen icke saken i sin hand och hjälper icke Riksdagen med sin kredit, komma bolagen att söka lån här och der inom landet och ännu mer utom landet, och detta kommer icke till gagn för rikets kredit.

Jag tror därför, att det hade varit riktigast, om Riksdagen i fjol stält 10 millioner till Kongl. Maj:ts förfogande för ifrågasvarande femårsperiod. Och när nu här väckts förslag från flera håll om ett anslag af 5 millioner till komplettering af det, som lemnades i fjol, anser jag mig böra tillstyrka bifall till det förslaget.

*Angående  
låneunder-  
stöd åt  
enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

Herr Pehrson i Törneryd: Jag skall be att få yrka bifall till statsutskottets förslag på följande skäl.

Då det icke är längre sedan än vid sistlidne riksdag, som det bestämdes, huru stort belopp Riksdagen ville lemna såsom låneunderstöd till enskilda jernvägar, så synes det mig vara mindre välbetänkt att redan nu, således blott ett år derefter, vidtaga en ändring i detta beslut. Det är efter mitt förmenande alldeles nödvändigt, att vi söka så vidt möjligt är hålla Riksdagens beslut i helgd. När Riksdagen i fjol beslöt sig för att denna lånefond skulle bestämmas till 5 millioner kronor, var, såsom vi veta, denna fond anvisad för den innevarande femårsperioden. Icke var det då meningen, att någon ändring häri skulle komma att göras under dessa 5 år. Det synes mig därför vara rent af besynnerligt, att motionärerna nu i år framlagt ett dylikt förslag.

Den förste talaren här har sökt visa, att, för den händelse motionärernas förslag skulle bifallas, byggande af jernvägar i landet skulle komma att pågå under de närmaste åren i samma utsträckning som dermed fortgått under de senaste. Jag tror dock icke, att man får bedöma saken ensamt ur den synpunkten; jag tror att man i så fall dömer den något ensidigt. Man bör i stället efter mitt förmenande taga i betraktande all jernvägsbyggnad här i landet, och vi veta då alltför väl, att under den senaste tiden jernvägsbyggandet i Norrland fortgått i större utsträckning än förut. Förhållandet torde därför redan nu vara sådant, att, med den utsträckning den enskilda jernvägsbyggnadsverksamheten har, landet nedlägger lika mycket arbete och lika mycket kapital på jernvägsbyggnader för närvarande som förut och ändå litet till.

Det har också sagts, att staten icke skulle behöfva göra någon särskild uppoffring genom de ifrågasatta understöden. Ja, derom kunna meningarna, tror jag, vara minst sagdt delade. Det skulle vara godt om staten icke behöfde göra särskilda uppoffringar, utan blott vis å vis de enskilda jernvägarne med sitt understöd stode såsom låneförmedlare, men jag tror icke, att det är så väl bestäldt — det vore godt om det vore det.

Mig förefaller det antagligt, att vi i den närmaste framtiden skola få bevittna, att staten gör förluster på åtskilliga lån, som den beviljat till enskilda jernvägar, och jag är viss om, att för den händelse man utöfvat den stränghet mot enskilda jernvägar, som rätten bjudit, man redan nu skulle kunna framlägga klara och tydliga bevis på, att staten gjort uppoffringar eller förluster, och jag tror, att sådana, som icke blifva obetydliga, förestå från olika delar af landet.

Detta synes mig tala för varsamhet i detta hänseende; och jag kan icke finna huru det kan vara möjligt, att man redan nu

*Angående  
låneunder-  
stöd åt  
enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

begär, att Riksdagen skall göra en förändring i ett beslut, som Riksdagen fattat så nyligen som sistlidna år.

Det är på dessa i korthet anförda skäl, som jag, herr talman, ber att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr Nylander: Herr talman, mine herrar! Lätta och tidsenliga kommunikationer höra ju numera till tidens kraf. Man kan ej riktigt, såsom man säger, följa med sin tid eller den utveckling, som numera på alla områden gör sig gällande, om man är så bosatt, att man endast med största svårighet kan komma i beröring eller förbindelse med andra orter. Det synes mig därför ingalunda förunderligt, att på många håll förslag framkomma och ansträngningar göras för att genom jernvägar komma i samband med öfriga redan befintliga jernvägsnät; och om staten då räcker en hjälpsam hand, synes mig detta vara fullt riktigt.

Nu äro emellertid en del orter så lyckligt lottade, att de i detta hänseende blifva af staten fullt tillgodosedda utan några som helst direkta uppoffringar från befolkningens sida. Andra orter åter måste underkasta sig stora uppoffringar, men hafva icke så stora anspråk på staten. De våga endast hysa den anspråkslösa förhoppningen att från staten få låna penningar mot fullgod säkerhet och på de villkor, som Riksdagen sjelf kan finna för godt att bestämma. Det kan således enligt mitt förmenande icke vara någon som helst risk för staten att bevilja dessa lån, utan det vore blott ett tillmötesgående, en handräckning åt den enskilda företagsamheten, en hjälp för åtskilliga orter att komma i åtnjutande af samma fördelar, som andra lyckligare lottade orter redan ega. Rättvisa och billighet synas mig därför fordra, att man tillmötesgår dessa billiga anspråk och gör detta genom att låta den för detta ändamål afsedda lånefonden blifva tillräckligt stor, ej så liten, att det med densamma afsedda ändamålet icke vinnes.

Af motionen finner man, att för närvarande i lånefonden endast omkring 2,200,000 kronor finnas disponibla för de 4 återstående åren af innevarande femårsperiod, och att till erhållande af andelar i denna återstod äro anmälda ansökningar om understöd af till sammans nära 13,000,000 kronor. Af detta framgår för mig klart och tydligt, att denna fond är för liten.

Det skäl, som utskottet anført för afslag å den ifrågavarande motionen, synes mig icke bevisa obehöfligheten af en tillökning i denna lånefond utan snarare tvärtom. Det vore ju också en god sak, om man genom att möjliggöra byggandet af enskilda jernvägar kunde på samma gång i någon mån minska den arbetslöshet, hvar öfver mångenstädes klagas. Och för öfrigt, då Riksdagen för hvarje af de under senaste åren beviljat 5 å 6, ja, under innevarande år nära 7 millioner kronor för nybyggnader och istandsättande af jernvägar i de norrländska markerna, så frågas: hvarför skall man då neka en så billig begäran, som att anvisa medel till låneunderstöd åt enskilda jernvägsföretag, om hvilkas rentabilitet, behöflighet och stora gagn Kongl. Maj:t ju i hvarje fall gör sig fullt förvissad, innan låneunderstödet ur fonden beviljas? Då jag vidare

tror mig veta, att man inom många orter i landet lifligt önskar framgång åt denna motion och med spänd väntan emotser det beslut, som kammaren i afton kommer att fatta, ber jag, herr talman, att på det kraftigaste få yrka bifall till motionärernas förslag.

*Angående  
låneunder-  
stöd åt  
enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

Herr Romberg: Jag ber att med ett par ord få bemöta de argument, som från blekingebanken blifvit anförda såsom skäl för afslag å vår motion om beviljande af ytterligare fem millioners anslag till låneunderstöd åt enskilda jernvägsföretag. Det första, som anfördes, var, att Riksdagen genom ett bifall till motionen skulle frångå ett en gång fattadt beslut och sålunda visa sig inkonsekvent. Jag ber då att få fästa den ärade talarens och kammarens uppmärksamhet på, att — hvilket äfven är framhållet i motionen — det icke här alls är fråga om att begå någon inkonsekvens. Riksdagen stödde sitt beslut i fjol på det antagande, att de fem millioner, som då till lånefond anslogos, skulle visa sig fullt tillräckliga för att fylla de behof, som då syntes föreligga på grund af de låneansökningar, som då voro inlemnade. Men nu hafva dessa förhållanden och förutsättningar blifvit så förändrade, såsom redan af ett par talare påpekats, att den af Riksdagen förut vidhållna åsigten om lånefondens tillräcklighet icke längre håller streck. Under sådana omständigheter kan det ej kallas inkonsekvent, att Riksdagen precis på samma grunder, som den förra gången beviljade 5 millioner kronor, nu också anslår ytterligare 5 millioner, emedan behofven visat sig kräfva denna tillökning. Således kan jag icke gå in på herr Pehrsons i Törneryd yttrande, att Riksdagen skulle begå en inkonsekvens, ty — jag säger det ännu en gång — precis på samma grunder, som 5 millioner kronor förra gången beviljades, precis på samma grunder kan man äfven nu besluta anslå ytterligare 5 millioner kronor.

Vidare sade herr Pehrson i Törneryd, att det kunde vara att befara, att staten skulle göra förluster på till enskilda jernvägsföretag utlemnade lån. Men jag ber att härvid få påpeka, att det ju icke är fråga om att bevilja dessa lån utan vidare och i blindo. Det är regeringen, som har utlemnandet af dessa lån om hand och som har på sitt ansvar att pröfva hvarje särskild ansökan om låneunderstöd. Det kan således icke blifva fråga om något beviljande utan föregången pröfning, huru vida tillräcklig säkerhet kan erbjudas.

För min del har jag icke i ringaste mån funnit mig rubbad i den öfvertygelse jag hade, då jag undertecknade motionen, genom de båda argument, som jag här sökt bemöta, och på grund deraf får jag, herr talman, fortfarande vidhålla mitt instämmande i det yrkande, som blifvit gjordt om bifall till motionärernas förslag.

Herr Holmgren: Talaren på elfsborgsbanken framhöll bland andra skäl för bifall till motionen eller motionerna den omständigheten, att Riksdagen anslagit så stora summor till jernvägsbyggnaderna i Norrland. För mig utgör detta förhållande deremot ett skäl till afslag å motionerna och bifall till utskottets hemställan. Jag anser derjemte, att, då sistlidne Riksdag beslöt att

*Angående  
låneunder-  
stöd åt  
enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

beloppet af ifrågavarande understöd åt enskilda jernvägar skulle uppgå till 5 millioner kronor för nuvarande femårsperiod, Riksdagen nu icke bör frångå detta beslut. Skulle det emellertid visa sig, att låneunderstöd utöfver det af sistlidne Riksdag beviljade anslaget i något fall vore af behovet påkalladt, så kan ju Riksdagen då särskildt pröfva en sådan fråga, men för närvarande anser jag, att utskottet haft fullgoda skäl för sitt afstyrkande, hvarför jag skall be att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Swartling: De skäl, som i motionerna blifvit anförda för ökande af fonden för låneunderstöd åt enskilda jernvägar, synas mig så goda och talande, att jag, med stöd af dem och med stöd af hvad för öfrigt under debatten blifvit yttradt, ber att få yrka afslag å utskottets hemställan och bifall till motionärernas förslag.

Herr *Petersson* i Boestad instämde med herr Swartling.

Härmed var öfverläggningen slutad. I enlighet med de yrkanden, som derunder förekommit, gaf herr talmannen propositioner *dels* på bifall till utskottets hemställan och *dels* på afslag derå och bifall i stället till de i ämnet väckta motionerna; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Som votering likväl begärdes, blef nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i punkt II af utlåtandet n:o 26, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med afslag å nämnda hemställan, bifallit de i ämnet väckta motioner.

Voteringen utföll med 130 ja mot 47 nej; varande alltså utskottets hemställan af kammaren bifallen.

*Punkten 3.*

Bifölls.

§ 2.

Föredrogs och bifölls statsutskottets memorial n:o 27, angående ändring i föreskrifterna rörande befattningen med tryckta riksdagshandlingars emottagning, vårdande och utdelning.

§ 3.

Likaledes bifölls Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts härefter föredragna utlåtande n:o 7, i anledning af väckta motio-



ner om ändringar i kongl. förordningen angående handeln med vin och maltdrycker den 24 oktober 1885, och skulle detta beslut, jemlikt 63 § 3 mom. riksdagsordningen, genom utdrag af protokollet delgifvas medkammaren.

#### § 4.

Till bordläggning anmälades:

konstitutionsutskottets utlåtande n:o 1, i anledning af väckt motion om ändring i §§ 5 och 6 regeringsformen;

statsutskottets memorial n:o 28, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i anledning af vissa frågor rörande anslagen under riksstatens *sjette* hufvudtitel; samt

lagutskottets utlåtanden:

n:o 18, i anledning af väckta motioner om ändringar i förordningen om landsting den 21 mars 1862; och

n:o 19, i anledning af väckt motion angående framläggande af förslag till lagbestämmelser i syfte att förfälskning af lånehandlingar måtte förekommas.

Dessa ärenden skulle å föredragningslistan för nästa sammanträde uppföras framför de ärenden, som blifvit två gånger bordlagda.

#### § 5.

Justerades protokollsutdrag, hvarefter kammarens ledamöter åtskildes kl. 8,5 e. m.

In fidem

*Hj. Nehrman.*

## Fredagen den 11 mars.

Kl.  $\frac{1}{2}$  3 e. m.

## § 1.

Justerades protokollet för den 4 dennes.

## § 2.

Efter föredragning af herr *E. Erssons* i Arnebo på kammarens bord hvilande motion, n:o 185, hänvisades densamma till behandling af statsutskottet.

## § 3.

Föredrogs och bordlades för andra gången konstitutionsutskottets utlåtande n:o 1.

## § 4.

Härefter företogs till afgörande statsutskottets memorial n:o 28, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i anledning af vissa frågor rörande anslagen under riksstatens sjette hufvudtitel.

*Punkten 1.*

Lades till handlingarne.

*Punkten 2.*

Den föreslagna voteringspropositionen godkändes.

## § 5.

Föredrogs men blefvo å nyo bordlagda lagutskottets utlåtanden n:is 18 och 19.

## § 6.

Till bordläggning anmälades:

statsutskottets memorial:

n:o 29, med förslag till voteringsproposition i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i fråga om väckt förslag om beviljande af vederlag till länsmannen C. G. Svenonius för mistad åklagareandel i förbrutet gods;

n:o 30, med förslag till voteringsproposition i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i fråga om väckt förslag om beviljande af vederlag till länsmannen N. M. H. Sunding för mistad åklagareandel i förbrutet gods; och

n:o 31, med förslag till voteringsproposition i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande anslag till Luleå—Gällivara-banan;

bevillningsutskottets memorial n:o 3, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande åtskilliga punkter af bevillningsutskottets betänkande n:o 2 angående vissa delar af tullbevillningen;

lagutskottets utlåtande n:o 20, i anledning af väckta motioner om ändringar i strafflagen den 16 februari 1864; samt

Andra Kammarens fjerde tillfälliga utskotts utlåtande n:o 10, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om framläggande af förslag till definitiv förordning angående statens upphandlings- och entreprenadväsende.

Kammaren beslöt, att dessa ärenden skulle uppföras främst å föredragningslistan för morgondagens sammanträde.

## § 7.

Justerades protokollsutdrag; hvarefter kammarens ledamöter åtskildes kl. 2,47 e. m.

In fidem

*Hj. Nehrman.*

---