

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1896.            Andra Kammaren.            N:o 15.

Lördagen den 7 mars.

Kl. 7 e. m.

Fortsattes det på förmiddagen började sammanträde; och leddes dervid kammarens förhandlingar af herr vice talmannen.

§ 1.

Till kammarens afgörande förelåg till en början bevillningsutskottets befänkande n:o 9, i anledning af väckta motioner om exporttull å zinkmalm och jernmalm.

*Punkten 1.*

Bifölls.

*Punkten 2.*

I särskilda motioner, väckta, den ena inom Första Kammaren, n:o 22, af herr *J. A. Sandberg* och den andra inom Andra Kammaren, n:o 93, af herrar *N Petersson* i Runtorp och *C. F. Petersson* i Dänningelanda, hade föreslagits, att Riksdagen ville besluta att åsätta jernmalm en exporttull af två kronor pr ton.

*Angående  
exporttull å  
jernmalm.*

I förevarande punkt hemställde emellertid utskottet, att dessa motioner icke måtte af Riksdagen bifallas.

Efter föredragning af punkten anförde:

Herr Petersson i Runtorp: Herr vice talman, mine herrar! Då utskottet enhälligt afstyrkt de föreliggande motionerna, synes det väl icke vara mycket skäl att tala för desamma. Men det är ju en gammal vana, att en motionär uppträder till försvar för sin motion, och därför vill äfven jag nu säga några ord. Utskottet framhåller,

*Andra Kammarens Prot. 1896. N:o 15.*

Angående  
exporttull å  
jernmalm.  
(Forts.)

att den föreslagna tullen skulle hafva en mycket skadlig inverkan på exporten af jernmalm, och det är ju möjligt, att detta kan hafva något skäl för sig, om man betraktar mitt förslag i dess ursprungliga skick, då det var fråga om en tull af 2 kronor per ton. Annat torde deremot förhållandet bli, om man vill sätta en mera måttlig tull på jernmalm, och jag får verkligen säga, att jag icke kan föreställa mig, att en sådan tull, på sätt utskottet framhållit, skulle kunna åstadkomma någon skada. Åtminstone får jag bestämdt frifraga mig från all afsigt att med min motion hafva velat skada jernhandteringen. Det har alldeles icke varit förhållandet, utan tvärt om vill jag vara med om att bereda denna handtering allt det goda jag kan. Då vår Herre gifvit oss ett magert och fattigt land, men så mycket större tillgång på god jernmalm, hade jag tänkt och velat, att staten borde hafva någon inkomst af denna malm. Den har, åtminstone hvad beträffar de största lagren, ursprungligen varit statens enskilda egendom, och enskilde hafva allenast på grund af inmutning fått rätt att begagna sig af malmtillgången. Derför tycker jag, såsom jag nyss nämnt, att det icke vore obilligt, om staten finge draga någon inkomst af denna sin malmrikedom. Således hade jag trott, att det skulle vara nyttigt att åsätta jernmalm en måttlig exporttull af åtminstone 1 krona per ton. På detta sätt skulle dock 1 million kronor årligen komma att inflyta i statskassan. Tycker man att detta är för mycket, så går det ju an att pålägga en mindre tull; det blir i alla fall någon inkomst för staten. Sådan var min afsigt med motionen, men jag skall icke uppehålla tiden med att längre tala för densamma. För tillfället kan väl ingenting göras åt saken, men den dag kan komma, då man kanske kommer att sätta större värde på statens inkomster än hvad man möjligtvis nu gör, och då torde kanske förslaget hafva bättre utsigter. Jag har emellertid för närvarande intet yrkande att framställa.

Herr Fredholm från Stockholm: Herr talman! Det är onekligen anmärkningsvärdt, att då utskottet i första punkten af sitt betänkande afvärijt ett försök att strypa ett utländskt bolag, som här i landet under 40 år utöfvat en gagnande verksamhet, då fans ingen, som vid föredragningen stod upp för att yrka bifall till motionärens förslag, men nu, då frågan gäller ett inhemskt, ett svenskt bolag, då fins det patrioter, som vilja taga i försvar en motion, som, om den bifölles, otvifvelaktigt skulle hafva till effekt att strypa detta svenska bolag, äfven om man skulle göra hvad motionären nyss föreslagit, d. v. s. sätta ned den föreslagna exporttullen till hälften, eller till 1 krona per ton.

Det förhåller sig nemligen så, att priset på en ton jernmalm ombord å fartyg i Luleå hamn utgör 7 kronor, och om man derifrån drager frakten på svenska statens jernväg från Gellivare till Luleå, eller 3 kronor 70 öre, återstår 3 kronor 30 öre. Från drager man vidare från dessa 3 kronor 30 öre den föreslagna exporttullen af 2 kronor — ty man kan väl ej föreställa sig, att utländingen skall betala högre pris för jernmalmen, derför att svenska Riksdagen behagar pålägga densamma en exporttull — då återstår ett belopp af

1 krona 30 öre och detta utgör mindre än hälften af kostnaden för malmens brytning; och man kan väl begripa, att det under sådana förhållanden skall blifva omöjligt att vidare idka grufdrift vid Gellivare malmverk.

*Angående  
exporttull å  
jernmalm.  
(Forts.)*

Denna sak är således klar, men det kan ju ändock finnas personer, som anse, att detta icke skulle vara någon egentlig olycka för landet, ty — man hade ju i alla fall malmen kvar. Men nog vore grufdriftens upphörande en olycka för icke blott bolaget, som lagt ned ganska betydliga kapital der uppe, utan äfven för de öfver 700 arbetare, som der hafva sin utkomst, och för alla dem, som äro beroende af deras arbetsförtjenst.

För öfrigt vore det väl bra oklokt handladt af svenska staten att genom att gå till väga på detta sätt rent af beröfva sig hvarje inkomst af den jernväg, staten inköpt der uppe, helst nu, då vi äro på väg att lyckligt komma ifrån det äfventyr, i hvilket staten blef inkastadt, då koncession lemnades på Gellivare-banan. Den förre ärade talaren kanske påminner sig, huru som både han och jag, då det år 1892 var fråga om beviljande af 2,800,000 kronor till kompletteringsarbeten vid denna bana, hyste farhågor, och berättigade farhågor, vågar jag säga, för att staten icke skulle erhålla någon ränta på detta kapital, lika litet som på inköpskapitalet för banan, 6½ millioner kronor. De, som då hyste de mest sangviniska förhoppningar, kunde icke tänka sig, att å banan skulle komma att forslas mer än 100,000 ton jernmalm om året, hvilket var nödvändigt för att banan skulle kunna bära trafikomkostnaderna. Jag för min del har åtminstone känt mig mycket lycklig öfver att våra då uttalade farhågor icke blifvit af erfarenheten bekräftade. Trafiken, som man då icke vågade tänka sig öfver 100,000 tons, har nemligen nu uppgått till öfver 600,000 ton, och en följd af denna stora trafik har blifvit den, att icke blott trafikomkostnaderna blifvit betäckta, utan att banan under år 1894 också lemnat statsverket ett öfverskott af en million kronor. Om nu samma lyckliga förhållande får fortgå under ytterligare 10 år, så har staten denna bana betald. Det är ett högst betydligt kapital, hvarom här är fråga, och staten skulle långt ifrån att, såsom motionären sade, icke hafva någon inkomst alls af malmfälten i fråga, tvärt om af desamma skörda en mycket betydlig inkomst, en inkomst, som säkerligen blir vida större än bolaget kan göra sig till godo af malmfälten, ty högst tvifvelaktigt torde vara, huru vida bolaget under 10 år kan skaffa sig en sådan inkomst.

De, som hysa farhågor för att den värderika kapitaltillgång, som malmfälten innefatta, skulle komma att öfvergå i utländska händer, böra icke heller frukta därför, ty så länge svenska staten har jernvägen i sin hand, reglerar staten helt och hållet huru stor inkomst, som för bolaget kan vara skälig och berättigad, och under sådana förhållanden torde utländska bolag knappast vara synnerligen benägna att förvärfva dessa jernmalmfält.

På grund af hvad jag nu anfört får jag yrka bifall till utskottets hemställan.

Angående  
exporttull å  
jernmalm.  
(Forts.)

Herr Eriksson i Bäck: Jag må säga, att det var med en viss förvåning, jag fick se denna motion framkomma, men ännu mera förvånad blef jag i dag på middagen, då jag erfor, att motionären temligen litet känner till de förhållanden, hvilka han i sin motion berört. Han hade tydligen icke ens reda på, hvilket pris malmen betingar eller hvilken behållning malmbrytningen kan lemna, och likväl har han föreslagit en tull, som totalt skulle borttaga den lilla förtjenst, som man nu kan hafva på malmbrytningen. Om motionen ginge igenom, skulle grufidkarne komma att göra idel förluster, kanske på ett enda år förlora hela sitt aktiekapital. Föregående talare redogjorde utförligt för huru priset skulle komma att ställa sig på jernmalm, om den föreslagna tullen ginge igenom, men jag vill det oaktadt äfven nämna något litet i detta afseende. År 1890 var malmens exportvärde 10 kronor per ton, år 1894 betingade den endast 7 kronor per ton. Drager man derifrån det föreslagna beloppet af tullen, 2 kronor, återstå 5 kronor. Detta är precis hälften af hvad man år 1890 fick för malmen. Huru tro herrarne att någon grufdrift eller malmbrytning under sådana förhållanden skulle kunna ifrågakomma? Tro herrarne att grufidkarne skördade så oerhördt med penningar år 1890, att grufdriften skulle kunna bära sig, om de nu finge blott hälften så mycket betaldt för malmen som då?

Det är temligen tydligt, att under sådana förhållanden malm-brytningen skulle alldeles upphöra. Och denna malmbrytning sysselsätter tusentals arbetare. Vid ett jernmalmfält, som är mindre än Gellivare och som jag känner till, nemligen Grängesberg, sysselsätts tre tusen personer, och vid Gellivare finnas många flere. Dessa skulle blifva utan arbete, om tullen ginge igenom. Är det på det sättet motionären vill skydda svenskt arbete och svensk företagsamhet?

Tänker motionären, att han genom exporttullen skulle skydda tackjernstillverkningen, så att den skulle uppblomstra genom den, så tror jag mig kunna uppvisa, att jernhandteringen, stångjernstillverkningen, haft mycket svårare konjunkturer förut, innan malmbrytningen vid Gellivare kom i gång. I Fellingsbro socken, som jag tillhör, hafva förut funnits elfva jernbruk, så vidt jag nu kan erinra mig. Deraf voro åtta nedlagda före malmbrytningens början vid Gellivare. Sedan hafva två nedlagts, deraf ett af det skäl, att vattenkraften användes till en annan mera löuande industri. Ett jernbruk fortfar ännu och går ganska bra. Om motionären har haft den tanken, att han skulle skydda jernstillverkningen genom den föreslagna tullen, anser jag alltså att han räknat fel.

Under sådana förhållanden yrkar jag bifall till utskottets hemställan och afslag å motionen.

Herr Petersson i Runtorp: Jag trodde att, då jag icke gjort något yrkande, jag skulle vara fredad för folkpartiet och dem, som säga sig vilja tala för arbetarne, och dermed kan det vara nog sagt om den saken.

Den föregående talaren kan jag svara, att jag har varit deruppe och sett Gellivare; och jag både har hört talas om och vet, att det fins betydliga kvantiteter malm deruppe, så att jag tror, att det nog

skulle gå bra att bryta malm, om man åsatte något öre i tull, som staten kunde få med. Ty det har varit statens egendom; de enskilde hafva endast besvärat sig med att muta in den, och då borde staten hafva något med. Detta var min afsigt med motionen, men jag ville icke pålägga någon sådan tull, som skulle hindra malm-brytningen; må de gerna bryta, huru mycket de vilja, men må staten ock hafva någon inkomst deraf! Detta var motionens mening, men från att göra något yrkande har jag afstått.

*Angående  
exporttull å  
jernmalm.  
(Forts.)*

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad och efter af herr talmannen i sådant afseende gifven proposition, biföll kammaren utskottets hemställan.

*Punkten 3.*

Bifölls.

## § 2.

I ordningen förekom dernäst lagutskottets utlåtande n:o 30, i anledning af väckt motion angående förbud mot vadhållning genom s. k. totalisator.

*Om förbud  
mot vadhåll-  
ning genom  
s. k.  
totalisator.*

Med hufvudsakligt tillstyrkande af berörda, inom Andra Kam- maren af herr *M. Höjer* afgifna motion, n:o 106, hemstälde utskottet i detta utlåtande:

att Riksdagen måtte i skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhålla om framläggande för Riksdagen af förslag till lagbestämmelser mot användning af den s. k. totalisatorn för vadhållning bland allmänheten i sammanhang med offentliga kapplöpningar.

Efter uppläsande af denna utskottets hemställan anförde:

Herr *Darin*: Då jag fullkomligt gillar syftet så väl med motionen som med lagutskottets hemställan och då jag i hufvudsak måste godkänna motiveringen i båda, så borde jag snart vara färdig med ett yrkande om omedelbart bifall till lagutskottets hemställan. Men jag kan det emellertid icke. Jag måste i likhet med lagutskottet anse, att detta totalisatorsspel erbjuder så stor likhet vare sig med lotteri eller äfventyrligt spel, att följdriktigt äfven totalisatorsspelet bör hindras, då lagbestämmelser förefinnas, som afse att hindra de andra slagen af spel. Jag anser också, i likhet med lagutskottet, att det är fara för att, om icke lagens förbud kommer emellan, användandet af totalisatorn skall taga ökad fart. Och dock, som jag tillät mig säga, vill jag icke tillstyrka, att kammaren omedelbart antager föreliggande förslag, och jag skall gifva skäl för detta.

Utskottet yttrar nemligen, att det vore anledning att befara, att användningen af denna mekaniska inrättning för vadhållning skulle taga ökad fart, om icke lagen inskrede. Men jag finner, då jag

*Om förbud  
mot vadhäll-  
ning genom  
s. k.  
totalisator.  
(Forts.)*

genomläser motionen och lagutskottets betänkande, att så väl motionären som lagutskottet saknat kännedom om huru långt man redan hunnit med denna sak. Man erfar, att denna totalisator dels blifvit använd vid en hästkapplöpning i Skåne, dels äfven vid en dylik i Stockholm, och dervid skulle det hafva stannat. Men omständigheterna hafva fogat så, att jag känner mera om denna sak än utskottet och motionären. Vi hafva redan hunnit ett godt stycke längre på den beträdda vägen. Det har redan inträffat i de södra orterna, att sportföreningar hafva inbjudit till offentlig täflan personer icke endast från Sverige, utan äfven från grannlandet, och för att locka folk till dessa täflingar, har man i offentligt tillkännagifvande meddelat, att vid dessa tillfällen kommer totalisator att finnas till allmänhetens betjenande. Vi finna således, att vi kommit in på ganska äfventyrliga vägar. Vår ungdom har redan funnit sig uppfördrad att inbjuda unga och gamla till spel af den sort, som här är i fråga. Att detta i och för sig måste vara mycket betänkligt, tycker jag vara alldeles uppenbart. Men olägenheterna framträda ännu mera, då man finner, huru just i våra dagar detta intresse för sporttäflingar allt mer och mer börjar göra sig gällande, så att snart sagdt på alla orter tidt och ofta offentliga täflingar af detta slag förekomma. Skulle nu Andra Kammaren, såsom den Första redan gjort med stor majoritet, och såsom jag förmodar att äfven denna kammare är benägen att göra, bitalla lagutskottets hemställan, så tror jag, att Riksdagens beslut möjligen skulle komma att blifva missvisande. Men det framgår alldeles tydligt såväl af motionärens motivering som af utskottets motivering, att det icke är totalisatorns användning vid vissa särskilda tillfällen, som man velat hindra, utan dess användning i allmänhet vid offentliga täflingar. Jag anser mig således tala i motionens anda och i öfverensstämmelse med lagutskottets hemställan, då jag ifrågasätter en återremiss. I hvilket syfte denna skulle ske, är ganska klart; men jag skall utveckla det närmare. Jag tror icke att motionären skall blifva missnöjd med detta yrkande, emedan, då jag ser på slutklämmen i hans motion, jag finner, att den icke talar om vadhällning med totalisator endast vid kapplöpningar, hvarmed han väl menar hästkapplöpningar, utan det står i motionen, att motionären hemställer, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes till nästa Riksdag framlägga proposition om sådan ändring af gällande lagbestämmelser, att all vadhällning genom s. k. totalisator måtte såsom olaglig och straffbar anses.

Således om man tager i betraktande denna kläm i och för sig, så skulle man kunna tro, att motionären afsåge detsamma som jag. Men då man tager kännedom om motionens motivering, så finner man, att lagutskottet yttrat sig i sin hemställan fullkomligt i öfverensstämmelse med motionärens syfte. Detta har, som jag tillåtit mig visa, berott på att såväl den ene som det andra icke egt full kännedom om de erfarenheter, som vi redan fått af totalisatorns användning.

Det var visst 1893, som den gjorde sitt intåg i vårt land; det var vill jag minnas den 13 juli 1893. Men under förliden sommar,

d. v. s. 1895, kom den vid flere tillfällen till användning på det sätt jag nyss sade. Om nu äfventyrligt spel — och det är ju totalisatorspelet eller kan åtminstone blifva det — i och för sig bör hindras, så bör man allra minst tåla, att ungdomen tidigt både inbjuder och inbjudes till sådant spel, och att gamla och unga sammanföras i tusental för att delta i dylika tillställningar.

*Om förbud  
mot vadhåll-  
ning genom  
s. k.  
totalisator.  
(Forts.)*

Emellertid har nu Första Kammaren redan biträdt utskottets hemställan, men af diskussionen der framgick alldeles tydligt, att kammaren icke afsåg ett förbud mot totalisatorns användande endast vid vissa tillfällen, utan att detta förbud skulle afse alla tillfällen, ehuru man icke tänkt på möjligheten af andra än dessa, som lagutskottet särskildt haft kännedom om.

Efter de upplysningar, som jag nu varit i tillfälle att lemna, tror jag väl, att kammaren, i fall den annars vore benägen för ett bifall till lagutskottets hemställan, skulle kunna finna anledning till en återremiss. Syftet med denna är ju klart af hvad jag haft äran anföra.

Hvad formuleringen af yrkandet angår, är jag något tveksam. Tydligtvis vill jag icke mot lagutskottets förslag ställa motionärens, och detta af flera skäl. Jag tror att det syfte, för hvilket jag gjort mig till målsman, skulle vinnas, om man till det förslag, som lagutskottet framställt, efter orden »i sammanhang med offentliga kapploppningar» tillade orden »eller dylika offentliga täfningar». Jag vill emellertid icke alls försöka att här formulera ett nytt förslag, utan hemställer endast, herr talman, att kammaren ville besluta att i det syfte, som jag angifvit, återremittera ärendet till lagutskottet med anhållan, att lagutskottet, efter tagen kännedom om hvad nu förekommit, ville taga frågan i förnyadt öfvervägande och till kammaren inkomma med nytt förslag med en formulering, sådan som jag nu ifrågasatt, eller en annan, som fyller samma ändamål. Jag tänker mig således, att, i fall denna min hemställan vunnit kammarens bifall, lagutskottet skulle kunna komma in med ett ändringsförslag och att, om detta förslag blefve af denna kammare antaget, Första Kammaren sedan skulle efter de upplysningar, som lemnats, finnas benägen att biträda Andra Kammarens då fattade beslut.

Herr talman, jag tillåter mig anhålla om återremiss till lagutskottet i angifvet syfte.

Herr Redelius: Då Första Kammaren redan antagit utskottets förslag, lär väl en återremiss från Andra Kammaren icke hafva någon annan påföljd än den, att utskottet inkommer till kammaren med en hemställan, att kammaren måtte i ärendet fatta beslut. Genom en återremiss skulle sålunda ingenting vinnas. På det att frågan icke må förfalla, hemställer jag därför om bifall till utskottets förslag, troende att man på detta sätt skall åtminstone vinna något resultat.

Herr Höjer: På samma gång som jag tackar den ärade representanten från Malmö för de högst värderika upplysningar — för mig alldeles okända, det erkänner jag — som han nyss meddelade, och så gerna jag under andra förhållanden hade velat instämna i hans

Om förbud  
mot vadhåll-  
ning genom  
s. k.  
totalisator.  
(Forts.)

yrkande, ber jag dock få uttala som min mening, att den utväg, som anvisades af den senaste talaren, är den praktiskt rigtiga, nemligen att denna kammare, om den, som jag antager, hyser sympati för lagutskottets hemställan, fattar samma beslut, som Första Kammarern redan har fattat. Jag tror, i likhet med herr Redelius, att intet praktiskt resultat skulle vid denna riksdag vinnas genom en återremiss; men åtminstone något och ganska mycket vore i saken vunnet genom ett bifall till lagutskottets hemställan. Dessutom förmodar jag, att, om Kongl. Maj:t med anledning af Riksdagens skrivelse finner skäl vara för handen att på denna skrivelse reflektera, Kongl. Maj:t sannolikt med ledning af den diskussion, som nu i afton här föres, skall taga under nådig ompröfning alla de förhållanden, som på frågan kunna inverka. Med anledning häraf ber jag att i likhet med herr Redelius få yrka bifall till lagutskottets förslag.

Herr *Svensson* från Karlskrona instämde med herr Höjer.

Herr Thestrup yttrade: Herr vice talman! Om den raffinerade och kvalificerade art af brott eller, för att använda ett lindrigare uttryck, förseelse mot 18 kap. 16 § strafflagen, som, enligt hvad vi litet hvar hafva oss bekant, å kapplöpningfälten så allmänt och öppet bedrifves, kunde genom någon effektiv lagstiftningsåtgärd förekommas eller åtminstone i någon grad inskränkas, och om ett tillstyrkande utlåtande från lagutskottet till en motion i denna rigtning föreläge till kammarens och Riksdagens afgörande, skulle det för mig vara ett mycket stort nöje att åt samma förslag lemna mitt understöd. Denna fråga föreligger emellertid nu icke till behandling, utan det gäller endast att söka undanrödja ett från utrikes ort importeradt oskick, som vid dessa kapplöpningar under de senare åren bedrifvits och som, derest icke från Riksdagens sida någon åtgärd till dess förekommande vidtages, säkerligen skall allt mer och mer befrämjas och utvecklas. Äfven om det skulle vara riktigt, som på åtskilliga håll påstås, — och det är något, hvarom äfven de, som förstå sig på den saken bättre än jag, äro af betydligt olika åsichter — att hästkulturen främjas af dessa kapplöpningar, så kan man väl icke med den allra ringaste grad af sannolikhet påstå, att densamma skulle befrämjas genom det spel, som på kapplöpningplatserna bedrifves medelst totalisatorn.

Då ett yrkande i den rigtning, som representanten från Malmö för en stund sedan framstälde derom, att vi skulle återremittera ärendet för det ändamål, som han uppgaf, endast skulle, såsom äfven herr Redelius framhöll, verka derhän, att frågan kunde förryckas eller måhända för hela denna riksdag undanskjutas, ber jag att på det varmaste få understödja utskottets nu föreliggande betänkande.

Härmed var öfverläggningen i detta ämne slutad. Efter det herr talmannen till proposition upptagit de båda olika yrkanden, som derunder förekommit, biföll kammarern utskottets hemställan.



## § 3.

Föredrogos, hvart efter annat, och biföllos statsutskottets nedan nämnda utlåtanden, nemligen:

n:o 28, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning till Hallsbergs stationssamhälle af ett jordområde från förra militiebostället Berg n:o 1 i Örebro län.

n:o 29, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af förra komministersbostället i Åls församling af Kopparbergs län; och

n:o 30, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående upplåtelse till tomt för skolhus af ett område å Tierps södra häradsallmanning i Upsala län.

## § 4.

Till behandling företogs härefter statsutskottets utlåtande n:o 31, i anledning af såväl Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande statens jernvägstrafik som inom Riksdagen väckta förslag angående jernvägsbyggnader för statens räkning.

*Punkten 1.**Mom. a).*

I statsverkspropositionen hade Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att *dels* för år 1897 anvisa å riksstatens sjetta hufvudtitel *till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik, deribland särskildt vissa förbättringar för trafiken vid Stockholms centralstation, 715,000 kronor, dels* medgifva att, för påbörjande af arbetena vid Stockholms centralstation, redan under år 1896 finge af jernvägstrafikmedlen användas ett belopp af 500,000 kronor.

*Angående anslag till utförande af vissa förbättringar för trafiken vid Stockholms centralstation.*

Under förevarande moment hemställde utskottet:

»att till vissa förbättringar för trafiken vid Stockholms centralstation beviljas 550,000 kronor, hvaraf redan år 1896 må af jernvägstrafikmedlen utgå ett belopp af 500,000 kronor och återstoden 50,000 kronor uppföras å riksstatens sjetta hufvudtitel såsom extra anslag för år 1897.»

Emot denna utskottets hemställan hade emellertid reservation anmälts af herrar *O. Jonsson* i Hof, *H. Andersson* i Nöbbelöf, *S. G. von Friesen*, *Lasse Jönsson*, *P. Lehrson* i Törneryd, *C. Persson* i Stallerhult, *I. Månsson*, *P. G. Näslund*, *N. Petersson* i Runtorp och *Ollas A. Ericsson*.

I fråga härom anförde nu:

Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
tringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)

Herr Pehrson i Törneryd: Efter hvad för alla af oss är bekant, har Kongl. Maj:t vid denna riksdag föreslagit, att till utförande af nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägar Riksdagen måtte anslå ett belopp af 1.215,000 kronor, hvaraf 750,000 kronor äro afsedda till utvidgning af Stockholms centralstation. Förslaget rörande centralstationen torde närmast vara föranledt deraf, att isynnerhet på senare tider olägenheter yppat sig till följd af den alltjemt stigande trafiken, olägenheter, som i vissa fall kunna gränsa till fara för de trafikerande. Nekas kan icke, att detta påstående i vissa delar eger sin rättighet, men det torde i alla fall kunna ifrågasättas, om icke dessa olägenheter och svårigheter kunna afskaffas eller åtminstone i väsentlig mån afhjelpas på annat sätt än Kongl. Maj:t har föreslagit. Statsutskottet har för sin del tillstyrkt Kongl. Maj:ts förslag med undantag af frågan om en undergång i Jakobsgatan. Det torde således icke vara skäl att vidare uppehålla sig vid denna detalj i förslaget, utan i stället öfvergå till dess öfriga delar.

Jag fäster mig då hufvudsakligast vid de dyra anordningar, som i öfrigt här föreslås, särskildt hvad beträffar den nya banhallen och ankomsthallen. Det synes mig, att man icke skulle vinna fördelar, motsvarande den kostnad, som dessa anordningar kräfva. Utaf inom utskottet tillgängligt kostnadsförslag synes det, att bland annat mot-tagningshallen för ankommande resande skulle kosta 95,000 kronor, banhallen för ankommande tåg 200,500 kronor och härtill komma i öfrigt andra anordningar, hvilkas sammanlagda kostnad går upp till i rundt tal 250,000 kronor. Dervid har jag icke upptagit vägundergången i Jakobsgatan, hvilken numera torde vara utesluten ur förslaget och som, efter hvad redan är nämndt, skulle hafva medfört en kostnad af 200,000 kronor. Jag skall sedermera återkomma till de öfriga kostnadsberäkningarna angående spårläggningen vid centralstationen.

Om man nu kunde vinna ett nöjaktigt resultat med att antaga statsutskottets förslag, så skulle jag för min del — och, som jag tror, äfven många af mina kamrater inom utskottet — ha kunnat vara med om detsamma.

Vi tvifla på detta, därför att anordningarna icke synas vara riktigt lämpliga. I det afseendet synes det vara ganska otillfredsställande, att till exempel söder ifrån ankommande tåg icke kunna direkt löpa in till den nya ankomststationen. Förhållandet är det, att den nya banhallen skulle sträcka sig ner till ungefär midten af den nuvarande banhallen. Alla ankommande tåg skulle inlöpa i den nya banhallen, men de söderifrån ankommande tågen kunna icke direkt gå in i denna banhall, utan komma att stanna mer eller mindre vid sidan om och i norra ändan af densamma, antagligen midt för nuvarande stationshuset. De resande skulle således komma att stiga af tågen ungefär på samma plats, som man lemna dem nu, när man kommer söderifrån.

Om så är förhållandet, och jag har ingen anledning tro att jag tagit miste i det fallet, ty tillgängliga ritningar visa detta, skulle den olägenheten uppstå för passagerarne, komma söderifrån, att de fingo ganska lång väg att gå derifrån de afstigit från tåget och ner till

den nya mottagningshallen. De skulle gående få passera hela nya ankomsthallen ner till nya mottagningshallen. Sedermera är vägen derifrån antingen genom undergången vid Jakobsgatan eller i själva Jakobsgatan i plan med jernvägsspåret.

Det är visserligen sant, att i förslaget finnes upptagen en gång- och transportbro, som skulle förmedla trafiken mellan dessa båda stationer, men med den afses icke att de ankommande resande i allmänhet skulle få begagna sig deraf, utan de skulle gå ner till nya ankomsthallen, och denna gång- och transportbro skulle endast anlitas utaf sådana resande och deras gods, som ämna direkt fortsätta resan ifrån Stockholm. Beträffande särskildt denna gång- och transportbro, torde deremot kunna erinras, att, utom det att den icke i och för sig sjelf kan vara så synnerligen lämplig såsom anordning i det här afseendet, äfven den olägenheten följer med densamma, att den skulle medföra icke obetydliga kostnader, särskildt därför att i samband med denna brobyggnad skulle nödvändiggöras en förändring af det nuvarande stationshuset, som skulle komma att kosta ganska betydligt — jag tror omkring 30,000 kronor, jag mins icke den exakta siffran, men det är deromkring. Jag tror knappt man kan säga, att man med denna brobyggnad skulle vinna sådana fördelar, som svara emot dels de olägenheter, som dervidlag måste tagas i betraktande, dels de kostnader, som densamma skulle medföra.

Om jag öfvergår till öfriga detaljkostnadsförslag, så finner jag att uti desamma är upptaget bland annat för spårläggningen vid centralstationen ett belopp af 27,100 kronor, för utläggning af för- eningsspår vid Stockholms norra station, Karlberg och Tomtebodå ett sammanlagdt belopp af 7,300 kronor, för 4 afställningsspår för vagnar vid Tomtebodå 38,400 kronor samt till plattformar och stationsplaner 36,810 kronor. I dessa belopp ingå 3 poster, som tillsammans utgöra omkring 40,000 kronor, som icke torde erfordras för sjelfva spårläggningen vid Stockholms centralstation eller hvad som rör spårläggningen i dess helhet. Jag föreställer mig, att man skulle kunna undarrödja en stor del af de olägenheter, hvilka onekligen förefinnas, genom att för denna gång anslå medel endast till sådan utvidgning vid Stockholms central, som afser denna spårläggning.

Jag tror, att det är så mycket större skäl att för denna gång begränsa förslaget derhän, som jag håller före, att det nu framlagda förslaget icke är så särskildt väl funnet. Ett bevis på detta torde väl ligga deruti, att redan statsutskottet och numera Första Kammaren, som godkänt statsutskottets förslag, icke vågat sig på att antaga förslaget i dess helhet, utan dervid uteslutit vägundergången vid Jakobsgatan. Dermed hafva visserligen kostnaderna minskats för förslaget i dess helhet från 750,000 kronor till 550,000 kronor, men det återstående beloppet torde i alla fall vara så afsevärdt, att man bör se till, om man kan vinna något af verklig betydenhet för framtiden.

I det afseendet framgår af den motivering, som statsutskottet har för sitt förslag, att de anordningar, som statsutskottet tillstyrkt, skulle vara tillfyllestgörande för en tid af endast omkring 20 år framåt. Jag kan icke säga någonting, hvarken för eller emot i detta

*Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
ringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)*

Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
tringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)

afseende, men det kan hända att den tidpunkten inträffar tidigare, än hvad statsutskottet föreställt sig, att ytterligare utvidgningar vid Stockholms centralstation böra göras, utvidgningar, som ej kunna tillbakahållas. Då bli de nu föreslagna anordningarna, som jag tar för gifvet ingen vill påstå vara annat än provisoriska, allt för kostsamma.

Det är med hänsyn till detta, som jag tänkt mig — och jag tror att flere jemte mig också tänkt detsamma, — att man skulle kunna göra det möjligt att för den närmaste framtiden aflägsna i väsentlig mån åtminstone de största olägenheterna, som nu göra sig gällande vid centralstationen, genom att godkänna den delen af Kongl. Maj:ts förslag, som afser spårläggningen med hvad dertill hörer vid stationen. Jag nämnde nyss, att den beräknade kostnaden för en sådan tillfällig anordning uppgår till omkring 70,000 kronor.

Men i fall detta belopp icke skulle vara fullt tillräckligt, har jag äfven tänkt mig, att man borde sätta detsamma något högre, så att man kunde vara fullt viss om att för ett sådant ändamål, jag nu nämnt, den anslagna summan skulle vara fullt tillräcklig.

Om Riksdagen anvisade till spårläggning vid centralstationen ett belopp af 100,000 kronor, skulle detta belopp utan tvifvel vara tillfyllestgörande för att under den närmaste framtiden afhjelpa de största olägenheterna. Sedan arbetena blifvit med detta anslag utförda, bereddes det ju tillfälle för jernvägsstyrelsen att, derest den ansåge det nödvändigt, derefter utarbete ett mera tillfredsställande förslag än det nu framlagda är.

Jag tillåter mig därför, herr vice talman, föreslå, att kammaren endast på det sättet måtte bifalla Kongl. Maj:ts förslag, att kammaren, för vissa förbättringar af trafiken vid Stockholms centralstation, anvisar ett belopp af högst 100,000 kronor att utgå af jernvägstrafikmedeln under innevarande år.

Herr Kihlberg: Emedan jag af en särskild tillfällighet icke fått mitt namn intaget bland reservanternas, vill jag nu härmed förklara, att jag, så väl inom utskottet som på afdelningen, yrkat afslag på Kongl. Maj:ts proposition i fråga om tillbyggnad vid centralstationen här i Stockholm. Jag har gjort detta yrkande dels af det skälet, att de föreslagna anordningarna synts mig i flera delar otillfredsställande, och dels därför, att, då dessa anordningar endast skulle blifva provisoriska, de blefve alltför dyra.

Den föregående talaren påpekade en del af dessa olägenheter, men den förnämsta, som vidlåder Kongl. Maj:ts förslag, berörde han endast lätt. Den förnämsta olägenheten är nemligen vägundergången vid Jakobsgatan. Kongl. Maj:t har i sitt förslag hemställt, att denna vägundergång skulle utvidgas så, att den stora gatutrafik, som finnes der, i stället för att såsom den nu är fördelad dels öfver och dels under jernvägsspåren, skulle helt och hållet förläggas till denna vägundergång. Ifrågavarande vägundergång har mycket besvärliga lutningsförhållanden. Det vet hvar och en som sett dem. Dessa lutningsförhållanden kunna icke heller i någon mån förbättras. Lutningen är nemligen 1:16, en lutning så svår, att hvar och en, som

känner till huru svårt det är att på landsvägar förflytta lass i stigningar, som äro 1 : 20, sålunda mycket mindre, väl kan förstå, att här blifva mycket större svårigheter och olägenheter att komma fram med ett lass. Denna olägenhet tror sig statsutskottet nu hafva kommit från genom att föreslå, att nuvarande förhållanden der skola fortvara. Genom utskottets förslag har visserligen vunnits en stor fördel, nemligen den fördelen att kostnadssumman blifvit nedsatt med icke mindre än 200,000 kronor, men olägenheterna äro icke derigenom undanröjda. Ty, tänken eder, mine herrar, de tider då trafiken vid centralstationen blir som liffigast, då alla, som komma med samma tåg, på en gång skola passera denna trånga passage, några gående, andra åkande i droska eller omnibus, då måste ni medgifva, att det finnes stor fara för dem, som gå denna passage, att blifva öfverkörda. Det finnes alla möjliga förutsättningar för att de skola blifva det. Vägen är trång, många människor blifva der på en gång sammanpackade, åkdon komma det ena efter det andra, utan att man får tillfälle att vika undan. Jag undrar om icke denna fara är lika stor som den, som nu förefinnes, då man får gå öfver spåren i centralhallen.

Men, som sagdt, här finnas äfven andra olägenheter. Den föregående talaren har påpekat den gång- och transportbana, som vore afsedd till gagn för genomgångsresande, transiterande resgods och ilgods. Denna tillställning, med sina trappor och hissinnättningar för befordran af resande och deras effekter, förefaller mig icke vara synnerligen beqväm, och dertill komma i sammanhang med denna andra ganska dyra förändringar inom centralstationshuset. Slutligen tillkommer ock det nya huset, som skall mottaga ankommande resande. Detta hus skulle blifva ett litet envåingshus och skulle ej byggas på någon fastare undergrund, utan endast på cementgrund.

Allt detta tyder på, att hela tillställningen endast blefve provisorisk. Den skulle icke blifva tillfredsställande någon längre tid, och icke heller torde någon påbyggnad blifva möjlig, om ökade lokaler i en framtid skulle behövas.

Här har förut blifvit sagdt, att de anordningar med spåren, omläggningar som i och för sig äro behöfliga, skulle kosta ungefär 70,000 kronor. Hvad har man sedan för valuta för den öfriga kostnaden af inemot 700,000 kronor eller, om ingen ändring skulle göras för trafiken vid Jakobsgatan, af de omkring 500,000 kronorna? Jo, ett litet enkelt stationshus, som hufvudsakligen skulle inrymma en väntsal och en ilgodsexpedition; vidare en banhall och en gångbana. Detta för en summa af nära en half million. Är det verkligen valuta för penningarne? Tillkomme sedermera anordningarna vid Jakobsgatan, såsom Kongl. Maj:ts föreslagit, och hvilka anordningar säkerligen dock icke blefve tillfredsställande, ökade de summan med 200,000 kronor, och sålunda närmar sig summan till  $\frac{3}{4}$  million kronor. Ingen må tro, att trafikförhållandena vid Jakobsgatan, såsom de skulle anordnas efter Kongl. Maj:ts förslag, skola länge kunna tillfredsställa allmänhetens kraf. Det skall icke dröja

*Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbättringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
centralstation.  
(Forts.)*

Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
tringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)

länge förrän det blifver nödvändigt att vidtaga andra anordningar, som komma att medföra ganska stora kostnader.

Jag tror, att det föreliggande förslaget tillkommit litet i hast, framkalladt af den förestående industriutställningen i Stockholm. Jag håller före, att, om detta förslag å nyo finge tagas under ompröfning af jernvägsstyrelsen, ett provisoriskt förslag, i beqvämighet fullt jemförligt med detta, säkerligen skulle kunna åstadkommas för mycket billigare pris än det förevarande förslaget; och jag är viss om, att jernvägsstyrelsen skulle kunna lösa det problemet, om den finge hand derom. Jag tror därför att det vore klokt, om Riksdagen ej funne anledning att slösa så stora summor, som här begärts för ett tillfälligt förslag, utan i stället godkände det af herr Pehrson i Törneryd framställda yrkandet, att nu ställa till Kongl. Maj:ts förfogande 100,000 kronor för att vidtaga de nödvändigaste provisoriska anordningar, som vore af behofvet påkallade i och för industriutställningen. Kongl. Maj:ts finge då tillfälle att inkomma till Riksdagen med ett bättre utarbetadt förslag, än det föreliggande, ett förslag som verkliga kunde tillgodose trafiken vid centralstationen i Stockholm, ty det föreliggande är, såsom från flera håll erkänts, endast provisoriskt, beräknadt för omkring 20 år, och i så fall, det måste man erkänna, vore det bättre att öka den föreslagna summan för att erhålla anordningar, som kunna möta en längre framtid, än den här afsedda.

Med anledning af hvad jag yttrat, ber jag att få instämma med herr Pehrsons i Törneryd yrkande.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Groll: Utaf hvad de föregående ärade talarne yttrat skulle man möjligen kunna föreställa sig, att det nu föreliggande förslaget vore ett i temligen stor hast tillverkad förslag. Så är likväl icke alls förhållandet. Redan innan jag hade äran att kallas till chef för civildepartementet, hade man känt behofvet af förbättrade anordningar vid Stockholms centralstation, och redan under generaldirektör Troilii chefskap öfver jernvägarne hade man börjat att undersöka denna fråga.

Man fäste sig då egentligen vid farligheten i de anordningar, som förefunnes vid centralstationen, och i synnerhet vid det förhållandet, att passagerarne måste, för att komma ut och in till tågen, passera öfver de utlagda spåren och derigenom utsätta sig för risken, att, om de icke voro fullt vana att röra sig på sådana farliga områden, de kunde öfverraskas af ett ankommande tåg. Man undersökte därför, huruvida icke ett sådant förhållande kunde afhjelpas. Derved började man med att tänka på, om icke, i stället för att såsom i det nu föreliggande förslaget anordna en trappa och en öfverbyggnad öfver banan, man skulle kunna sänka sig ned under de nuvarande spårens nivå och dymedelst bereda en väg, der man utan risk för lifvet kunde passera från den ena delen af bangården till den andra. De första förslagen, som uppgjordes, gingo i den riktningen. De voro naturligtvis allesammans försöksförslag, uppgjorda af tjenstemän, som dertill fått särskilda uppdrag af jernvägsstyrelsen. Hvert och ett sådant förslag granskades sedermera noga

af styrelsen och det ena efter det andra befans ej vara tillfredsställande.

Under tidernas lopp växte, på sätt i statsverkspropositionen finnes uppgifvet, trafiken allt mer och mer, farorna ökades, men på samma gång ökades äfven behofvet af utrymme för expeditionslokalerna. Man fick därför, i stället för att man förut endast ansett sig behöfva sträfvä efter afhjelpandet af *en* brist, nu ytterligare till uppgift att på samma gång söka afhjelpa äfven en annan brist, nemligen bristen på utrymme i expeditionslokalerna. Nu blef uppgiften att söka kombinera förhållandena så, att båda dessa brister kunde afhjelpas på ett billigt sätt. Det första, man då tänkte sig, var att söka komma ut åt centralplanen till. Man trodde, att man skulle kunna anordna en vägundergång under själfva stationen så kombinerad med centralplanen, att man kunde komma direkte ut på den. Men för detta ändamål skulle man varit tvungen att bryta igenom de grundmurar, på hvilka stationen är byggd. Nu veta vi alla, att denna station är byggd på en mycket dyg och svår terräng, byggd på pålar, öfver hvilka lagts väldiga stenar. Om man därför skulle bryta igenom grundmurarne, riskerade man, att hela den stora centralbyggnaden kunde sätta sig och taga betydliga skador. Man måste därför öfvergifva möjligheten att på ett verkligt godt sätt här komma ut under stationen. Sedan försökte man gå något mera norrut, närmare den yttersta gränsen af stationsbyggnaden åt detta håll, och här göra en smalare nedgång från centralplanen, en nedgång belägen ungefär der den nuvarande utgångshallen är. Här hade man naturligtvis samma risk i afseende på grundmuren, men man tänkte sig kunna råda bot därför genom att föra upp en ny stark mur för det hela. Detta skulle emellertid komma att kosta ganska betydliga summor och derjemte ovilkorligen vålla en inkräktning på expeditionslokalerna, en inkräktning så stor, att deras förut alltför knappa utrymme skulle blifva alldeles otillräckligt. Man måste då tänka sig att på något sätt ersätta denna inkräktning; men efter många öfverläggningar inom styrelsen fann man, att det säkerligen skulle medföra betydande kostnader att göra detta, emedan man då måste exproprierä eller på annat sätt förvärfva vissa områden, som icke tillhöra jernvägen; man skulle kanske blifvit tvungen att exproprierä nästan hela Munklägersgatan, och — som man icke kan exproprierä den utan att skaffa husen nya utgångar, en ny utfartsled — skulle man blifvit tvungen att förvärfva äfven tomterna utefter gatan, hvilket allt säkerligen skulle gått löst på millioner. Visserligen kunde man ju tänka sig, att man genom förståndiga anordningar möjligen skulle kunna få igen penningarne, ja kanske till och med, om tomtvärdena stege, förtjena på affären. Men det blefve i alla fall en affär, en stor risk, en mycket stor ekonomisk fråga, hvilkens realiserande icke på förhand kunde fullt beräknas. På grund af allt detta har man kommit till det resultat, att den plats, der Stockholms centralstation för närvarande är belägen, icke egentligen är den plats, der en verklig centralstation för Stockholm i framtiden bör hafva sitt läge. Ty om vi tänka oss en 30, 40 å 50 år framåt, då kanske Stockholms folkmängd är fördubblad och de

*Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
tringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
tringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)*

resandes antal och trafiken är ytterligare ökad, finna vi, att det icke kan vara med en klok hushållning förenligt att fortsätta att utvidga den nuvarande stationen; utan man blir då förr eller senare tvingad att skaffa en ny centralstation och söka förlägga den till ett ställe, der tomtvärderna icke äro så höga som der den nu står.

Man har således af omständigheterna blifvit inskränkt till att söka åstadkomma något, som kan för en tid afhjelpa de mest trängande behofven, och det är detta, man nu efter många öfverläggningar och många noggrant pröfvade förslag sökt realisera i det förslag, som nu är framlagdt. I detta har man för att förebygga farorna sökt ordna trafiken så, att ingen för att komma till sitt tåg skulle behöfva passera öfver ett spår, som ej hörde till det tåget, ooh på samma gång har man sökt vinna äfven det andra målet, nemligen ökad utrymme för expeditionslokalerna. Enligt förslaget skulle man då uppföra en byggnad, eu ankomsthall, i södra ändan af stationen, d. v. s. at Kungsholmsbron till och dit förlägga norrifrån ankommande tåg, för hvilka skulle anordnas 3 plattformar, som i södra ändan vore förenade till en tvärplattform, liggande framför den nämnda nya byggnaden; hvaremot söderifrån ankommande tåg skulle framföras inom den nuvarande banhallen invid en plattform, som skulle stå i förbindelse med den tvärplattform, som mottog de norrifrån ankommande tågen. De afgående tågen skulle deremot i hufvudsak bibehålla sin plats inom den nuvarande banhallen. På det viset komme man att skilja den ankommande och afgående trafiken från hvarandra, så att hvarje resande, såsom jag nämnde, skulle kunna komma till sitt tåg utan att behöfva passera några spår. Enda svårigheten vid detta förslag var att förmedla en kommunikationsled för genomgångsresande, d. v. s. sådana, som ankomma till stationen med ett tåg för att derifrån omedelbart fortsätta med ett afgående tåg. För att en sådan resande icke skulle behöfva passera några spår, upptager förslaget en öfverbyggnad, med trappa upp, så en gångbro och så nedgång i centralstationens hus. För det resgods, en sådan resande kunde föra med sig, skulle bron vara försedd med hissverk för godsets transporterande från de yttre plattformarne. Här är nemligen icke fråga om godstrafik, utan endast om resgods, ilgods och möjligen äfven posten. Dessa anordningar torde man nu kunna anse vara fullt betryggande mot fara; och på samma gång vinner man det andra målet, ökade expeditionslokaler och sålunda snabbare expedition. Jag tror, att vi alla redan nu måste finna, att man får vänta temligen länge, när man ankommer till Stockholms station, innan man får sitt resgods expedieradt. Men hvarje anordning, man kan tänka sig, äfven i den rigtning, som blifvit ifrågasatt af de föregående talarne, skulle komma att öka dessa svårigheter och förlänga detta uppehåll. Så skulle blifva förhållandet redan nu; men ännu mera skulle dessa olägenheter för hvarje år komma att ökas.

Det är ju naturligtvis svårt att påstå, att icke ett och annat i afseende på detaljerna af det nu framlagda förslaget skulle kunna ordnas annorlunda; och jag föreställer mig, att, om förslaget i hufvudsak



vunne bifall, man dock skulle i vissa detaljer finna en eller annan ändring eller förbättring af nöden.

Hvad kostnaden beträffar, är naturligtvis 750,000 kronor mycket penningar, och man tycker kanske, att man får bra liten valuta för dem, om man räknar efter de skenor och spår m. m., som skulle komma att nedläggas. Men det är icke dessa materialier, som äro så dyra, utan det är murningsarbetena, grundläggning för pelare och dylikt. Här gäller det stora summor, som, sedan de blifvit nedlagda, icke kunna sägas hafva något värde i penningar vidare. Men dessa kostnader äro nödvändiga; och orsaken till att det blir så dyrt är — som herrarne veta — de ytterst svåra grundförhållanden, som man har att göra med.

Om man tager i betraktande anläggningskostnaderna för andra stationer, tror jag att man får medgifva, att nu ifrågavarande förslag ställer sig ganska billigt. Kan man med det reda sig i 20 å 30 år, tror jag verkligen, att man kan vara belåten. Den i Malmö uppförda stationen har kostat omkring en half million kronor. Den station, som finnes i Göteborg, är icke tillfredsställande. Men man har icke vågat sig in på att göra något väsentligt vid den, emedan det skulle medföra en kostnad, som måhända icke torde understiga ett par millioner. Om vi se på förhållandena i detta afseende i utlandet — ehuru vi naturligtvis böra iakttaga så mycken sparsamhet som möjligt och icke heller behöfva hafva det så elegant och magnifikt som der, — finna vi, att t. ex. en sådan station som den i Köln, hvilken jag förmodar många af herrarne sett och som uppfördes för 3 å 4 år sedan, kostat öfver 30 millioner mark. Stationen i Frankfurt, som dock icke är bland de största centralpunkterna i Tyskland, säges hafva kostat öfver 48 millioner mark. Det är enorma kostnader det blir fråga om, i fall man vill söka göra något, som icke är bara nödfallsåtgärder. Det, som nu här är föreslaget, är en nödfallsåtgärd, men som man i alla fall hoppas skall kunna vara tillfyllestgörande för åtminstone 20 å 30 år.

Jag har visserligen under hand hört några uttalanden om huru man borde kunna ordna saken på det ena eller det andra sättet, men jag har icke här hört något annat förslag än det, som herr Pehrson framställde derom, att man skulle kunna nöja sig med endast spårutläggningar för en kostnad af omkring 70 å 80,000 kronor eller möjligen 100,000 kronor. Men med ett sådant förslag skulle man endast åsyfta det ena målet — och för resten skulle man icke ens vinna det en gång. Afven om man gör dessa spårutläggningar, kan man ju ej derigenom säga sig hafva förebyggt nödvändigheten af att passera spåren, när tågen komma och gå. Och när det finnes tåg, som gå så nära inpå hvarandra, att tidsskilnaden kanske blott är ett par tre minuter, kan man ju tänka sig, att det behöfves blott en ytterst liten förskjutning i tiderna, för att det skall blifva omöjligt att veta, om man skall våga sig öfver spåren eller ej. På grund af hvad jag nu anført tror jag, att det verkligen vore klokt att antaga det förslag, som här föreligger, och jag tror ej, att det finnes någon möjlighet att nå det önskade resultatet för billigare kostnad. Jag kan försäkra eder, mine herrar, att man dryftat denna fråga under

*Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbättringar  
för  
trafiken vid  
Stockholms  
centralstation  
(Forts.)*

Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
tringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)

hela den tid, jag förestått civildepartementet, och denna lösning af frågan har ej skapats till i ett ögonblick, i en hastig vändning, utan den är resultatet af ett mångårigt arbete. Jag kan ju för öfrigt naturligtvis ej yttra mig om sakens tekniska sida, men jag vet, att det nedlagts mycket arbete och mycken omtanke på detta förslag, och därför skulle jag anse det lyckligt, om kammaren kunde finna sig tillfredsställd dermed.

Herr friherre Lagerbring: Jag kan icke annat än beklaga, att så många ledamöter af statsutskottet från denna kammare reserverat sig mot utskottets förslag, men jag måste ännu mera beklaga, att dessa ärade herrar varit så njugga på ord i sin reservation, att de der endast antecknat sina namn. I följd häraf har det för oss öfriga ledamöter af kammaren varit omöjligt att på förhand sätta oss något in i det förslag, som de genom den förste talaren i dag lade fram. Det torde likväl på alla håll vara erkänt, att de nuvarande anordningarne vid Stockholms centralstation äro i hög grad otillfredsställande, och detta förhållande kommer naturligtvis att ännu mera träda i dagen vid den snart stundande stora konst- och industriutställningen i Stockholm år 1897. Ty visserligen vet jag ej, huru stora fordringar, främlingar i öfrigt kunna ställa på hufvudstaden, men *den* pretentionen kunna de åtminstone hafva att komma lefvande fram till sin bestämelseort och ej vara utsatta för olyckshändelser vid af- eller påstignandet af jernvägstågen. Det kan väl hända, att en eller annan detaljanmärkning kan göras mot det förslag, som framlagts af Kongl. Maj:t, jag vill visst icke förneka det, men för min del har jag mera förtroende för det förslag, som jernvägsstyrelsen efter långa funderingar och öfverläggningar kommit fram med, än för det förslag, som nu här framlagts temligen på rak arm. För min egen del saknar jag ju material för att ingå på en detaljgranskning, men herrarne hafva ju nu efter de sakrika upplysningar, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet lemnat, sjelfva kunnat bilda sig en föreställning om frågan. Jag får därför anhålla, att Andra Kammaren ville bifalla åtminstone hvad statsutskottet nu har föreslagit, ty att endast bevilja de nyss nämnda 100,000 kronorna är verkligen alldeles otillräckligt; det kan hvar och en förstå. Jag ber sålunda att få på det allra kraftigaste yrka bifall till statsutskottets förslag.

Häruti instämde herrar *Odhner, Lilliehöök, Larsson* från Upsala och *von Krusenstjerna*.

Herr von Friesen yttrade: Herr statsrådet och chefen för civildepartementet slutade med att hemställa om bifall till »förslaget.» Jag vet ej, hvilket förslag han menade, ty här föreligga i sjelfva verket två förslag — dels Kongl. Maj:ts proposition och dels statsutskottets förslag. Om man tror, att dessa två förslag sammanfalla eller kunna ersätta hvarandra, misstager man sig mycket. Här har starkt framhållits i dag — och äfven jag är benägen att framhålla det — hvilka faror som äro förbundna med trafiken vid den nuvarande centralstationen här i Stockholm, och det är till väsentlig del för att af-

lägsna dessa faror, som det kongl. förslaget framkommit. Men nu föreligger här, såsom jag nämnde, ännu ett förslag — statsutskottets förslag. Tror man sig äfven med det förslaget aflägsna de faror, som hota resande vid ankomsten till Stockholm, så fruktar jag, att man misstager sig. Om man tänker sig, att stora tåg temligen samtidigt ankomma från norr och söder, så finner man, att det blifver en ganska stark trängsel vid ankomststationen. När man kommer ut derifrån, är man omgifven af droskor, hotellvagnar m. m.; och sedan tvingas man in i en folkström genom en mycket trång passage med synnerligen stark lutning, enligt hvad vi här hört beskrivas. Jag tror, att faran för lif och lem der blifver lika stor, som den för närvarande är inne å centralstationen. Tycke och smak kunna ju vara olika, men för min del vill jag lika ogerna blifva ihjulkörd utanför stationen som inne å densamma. Enligt Kongl. Maj:ts förslag är förhållandet ett annat, ty Kongl. Maj:t har verkligen tänkt på att undanrödja denna fara. Men statsutskottet har ej velat vara med derom, utan i stället för den gamla faran, som nu förefinnes, satt en ny fara.

Är då statsutskottet verkligen så barbariskt, att det vill avägbninga denna nya fara? Jag tviflar derpå; ty meningen är nog, att sedan man väl fått dessa 550,000 kronor, man också alldeles oundvikligt skall få ytterligare 200,000 kronor. Det är ett nytt exempel på det der vanliga sättet att bjuda litet mindre, än som begärts, ehuru man är fullt viss på, att resten sedan måste komma.

Vi hade ju ett dylikt försök från Första Kammarens sida senast förlidet år, då frågan var om organisation af domkapiteln. Då strök man pensionsrätten för konsistorienotarierna, för att göra förslaget i öfrigt smakligare för denna kammar naturligtvis, men hvad har händt? Just från samma håll hafva vi nu, redan i år, fått en framställning om pension åt en konsistorienotarie.

Jag tror således ej, att det är möjligt att, om vi nu antaga det af statsutskottet förordade förslaget, stanna dervid, utan i och med detsamma äro vi utan tvifvel inne på Kongl. Maj:ts förslag.

Men äfven om Kongl. Maj:ts förslag skulle gå igenom, hvilket ju med afseende å undanrödjan af de faror, som hota den resande allmänheten, är betydligt bättre än statsutskottets förslag — äfven då fruktar jag, att allt ej vore så särdeles väl bestäldt. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet nämnde, att efter dessa nya anordningar skulle man aldrig behöfva gå öfver ett spår, som ej tillhörde det tåg, med hvilket man ämnade sig. Jag tror dock ej, att så kan vara förhållandet vid de afgående tågen, då ju två af spåren äro för dem afsedda. Det gäller möjligen i fråga om de ankommande, men ej om de afgående tågen.

Så hafva vi den här öfvergången öfver banan, der man först skall gå uppför en trappa och så nedför en annan. Det klagas nu öfver, att menföra personer och barn hafva svårt att komma öfver spåren, men jag undrar, om det för ålderstigna eller menföra personer och barn blifver lättare att gå upp för en trappa, så öfver gångbron och derefter ned för en annan trappa, allt under brådskan att från ett ankommande tåg hinna öfver till ett afgående, som kanske skall gå ganska snart. Jag tror ej, att de skola vilja riskera för-

*Augående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
ringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
tringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)*

söket, utan de söka nog hellre hanka sig fram genom hela ankomststationen till Jakobsgatan, hvilket är ett ganska långt stycke väg, helst om de kommit med ett tåg söderifrån, passera sedan undergången der med dess skarpa sluttning — 1 : 16 ned och 1 : 16 upp — samt komma så tillbaka till den nuvarande centralstationen; och hafva de då, skröpliga som de äro, hunnit komma fram, innan tåget gått, är det verkligen tur. Ej heller i detta hänseende kan jag således finna, att det är så väl bestämdt med Kongl Maj:ts förslag, äfven om detsamma, såsom jag betonat, är vida bättre än utskottets förslag.

Det har sagts, att man i detta fall bör hysa större förtroende till jernvägsstyrelsen än till det förslag, som från reservanterna här framkommit »på rak arm», som det heter; — så alldeles »på rak arm» är det dock ej tillkommet, ty äfven det grundar sig på beräkningar, gjorda af jernvägsstyrelsen sjelf. Ja, för min enskilda del hyser jag också mycket stort förtroende till jernvägsstyrelsen, men i fråga om de olägenheter, hvarför resande äro utsatta, tror jag dock, att äfven de resande sjelfva böra hafva ett ord med i laget och ej ensamt jernvägsstyrelsen. Och att äfven med de af styrelsen här föreslagna anordningarna, hvilka gå vida utöfver hvad utskottet föreslagit, olägenheterna för de resande blifva ganska stora, tror jag mig nu hafva uppvisat.

För öfrigt tror jag, att det skulle hafva varit önskvärdt, att man i denna fråga fått ytterligare kommunicera med jernvägsstyrelsen, för att derifrån erhålla vidare upplysningar till grund för ett omdöme i frågan. Derför ville jag och en och annan med mig inom utskottet uppskjuta den här frågans behandling för att få ytterligare utredning från jernvägsstyrelsen, men det stötte på oöfverstigliga hinder, det gick ej, utan saken skulle ovilkorligen genast trumfas igenom.

Man har här klandrat, att vi framkommit med en blank reservation. Jag vill gerna medgifva, att detta klander skulle vara befogadt, om man ej borde taga hänsyn till de säregna förhållanden, under hvilka reservationen framkommit. Förhållandet var, att vid frågans behandling å afdelningen inom utskottet från Första Kammarrens sida uppsattes ett helt annat förslag än det, som nu föreligger, nemligen bifall till Kongl. Maj:ts proposition. Vi voro beredda att mot detta förslag, som sålunda förelåg, aflemna en motiverad reservation, hvori vi äfven gjorde ett bestämdt yrkande. Men när beslutet i sista stund ändrades i statsutskottets plenum, fingo vi ej tid på oss att skrifva om vår reservation, då vi ej ville begagna ett tillfälle, som visserligen af oss kunnat fordras, att få expeditionen af beslutet uppskjuten i 48 timmar; ty det var ju en vigtig fråga, och man ville ej gerna ändra den tid, då den var beräknad att föredragas inom Riksdagen. Detta är således anledningen till att reservationen, såsom här nämndes, framkommit blank.

Om jag sedan öfvergår till att se den föreliggande frågan ur en något allmännare synpunkt, så fäster jag mig vid att herr statsrådet och chefen för civildepartementet nämnde, att i andra större städer det kostat alldeles otroliga summor att få tillfredsställande centralstationer. Men hvarför har det kostat så mycket? Jo, därför att man dröjt att vidtaga sina anordningar, till dess de platser, der man

velat lägga stationerna, blifvit bebyggda med stora eleganta hus, som man sedan måst exproprierat och rifva — det är detta, som åstadkommit de stora kostnaderna och gjort anläggningen af dessa stationer så dyr. Nu förefaller det, som om man ville gå till väga på alldeles samma sätt här i Stockholm; äfven här tyckes man vilja lägga an på att få en kolossalt dyrbar centralstation, dyrbar efter utländskt mönster. För min del tror jag ej, att det är någon klok hushållning att nu lägga ned en så stor summa som 750,000 kronor — jag tager den siffran, ty de 550,000 anser jag ej vara menade på allvar — att, säger jag, lägga ned en så stor summa på dessa — man må säga, hvad man vill — provisoriska och synnerligen otillfredsställande anordningar och skjuta undan den stora, men oundvikliga frågan om anläggandet af en verkligt god hufvudstation för Stockholm till en tidpunkt, då dess lösning blir i hög grad fördyrad. Det synes mig ur sparsamhetssynpunkt hvarken vara lämpligt eller välbetänt.

*Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbättringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
centralstation.*

(Forts.)

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet nämnde först, att dessa här föreslagna anordningar skulle vara tillfyllestgörande för 30, 40 å 50 år, och rigtade derigenom våra tankar långt in i framtiden. Sedan begränsade han tidrymden emellertid till 20 å 30 år. Jernvägsstyrelsen, hos hvilken vi visserligen ej varit så alldeles vana att finna någon stor förtänksamhet, har dock icke, tror jag, här talat om längre tid än 20 år. I utskottets betänkande står det: »— med all sannolikhet — åtminstone omkring 20 år.» Om jag då låter »med all sannolikhet» å ena sidan och »åtminstone» å den andra taga ut hvarandra, så kommer jag till »20 år.» Men jag undrar, till och med om ej dessa 20 år, då man tänker på den ringa framsynhet, som hittills visat sig hos jernvägsstyrelsen, snarare utgöra ett maximum än ett minimum. Och tänker man sig denna tid såsom den längsta, under hvilken dessa nya provisoriska anordningar kunna ega bestånd, då blifva de i och för sig visst icke billiga. Men ännu mera — om man tänker derpå, att de definitiva anordningarna, som under dessa 20 år säkert komma att med oemotståndlig kraft visa sig nödvändiga, under den tiden hinna blifva i hög grad fördyrade, då skall man finna, att det ej är ett klokt beslut, man fattar, om man nu beviljar dessa 750,000 kronor. Det är ur den synpunkten jag sett frågan, då jag förenat mig med reservanterna, om ej för annat, så för att vinna ett uppskof.

Jag ber att få förena mig i det yrkande, som af herr Pehr Pehrson här blifvit gjordt.

Herr Danielson: Jag har inom utskottet biträdt den mening, som utskottet uttalar, och det kan kanske dertför anses nödigt, att jag säger några ord för att förklara min ståndpunkt.

Jag har trott, att behöfvat i fråga är oafvisligt, och att vi ej kunna komma ifrån detta behöf, om vi än kunna ha våra olika funderingar om saken; men då jag tänker på, att den ena tycker så och den andra så, och att meningarna äro så delade, har jag för min del ansett det vara skäl att ställa mig på jernvägsstyrelsens ståndpunkt. Jag trodde verkligen, att denna styrelse skulle få bära

Angående anslag till utförande af vissa förbättringar för trafiken vid Stockholms centralstation. (Forts.)

ansvaret för sina förslag och i öfrigt vara fullt kompetent att bedöma saken.

Här har framhållits, att förslaget framkommit något i hast och utan föregående utredning. Men nu ha herrarne hört från statsrådsbänken, att detta förslag *icke* är i hast tillkommet, utan att det varit föregånget af mångåriga öfverläggningar och den omsorgsfullaste handläggning hos vederbörande myndigheter. Jag är öfvertygad om att herrarne i likhet med mig ha den uppfattningen, att vid Stockholms centralstation icke allt är så väl bestämdt i afseende på trafiken, som det borde vara. Vi ha alla många gånger sett, huru en del tåg komma och gå nästan på samma tider, och huru folk måste krafla sig fram öfver spår och vagnar, samt huruledes man vid hvarje öfvergång noggrant måste se till, om något tåg förskjutes eller kommer fram på annat sätt. Det är dessa förhållanden, som för mig klargjort, att man ej kan komma ifrån att lösa denna fråga, och att det är nödvändigt att *snart* göra någonting för densamma.

Nu har det sagts, att utskottets förslag skulle bli dyrbart. Ja, det blir verkligen dyrbart, det tycker jag också. Men det lär vara förhållandet, att man ej kommer långt med sådana arbeten, utan att de bli mycket dyra, och det är ju en sak, som man ej kan hjälpa. Den förste talaren uppläste de summor, som afse kostnaderna för åtskilliga af de erforderliga arbetena. Jag har äfven antecknat dessa summor och har funnit, att när man frånser de belopp, som äro behöfliga för spårläggning, vaxling och dylikt, så återstår det ej mer än 95,000 kronor, som krävas för byggnaden i fråga. Jag kan visserligen ej säga, om detta är ett för högt belopp, men, som sagt, jag har det förtroendet för jernvägsstyrelsen, att den ej föreslår några summor, utan att dessa blifvit pröfvade och befunnits vara de lämpligaste.

Nu sade den siste ärade talaren, att man ville *»trumfa igenom»* denna fråga. Jag försäkrar herrarne, att ingen har velat trumfa fram denna fråga eller tänker att göra det. Men det har här varit fråga om en annan »trumf», och det var förmodligen denna, som bestämde den siste talarens uppfattning af frågan. I det ursprungliga förslaget från afdelningen förekom nemligen det vilkoret, att Stockholms stad skulle förklara sig ej hafva något att erinra mot föreslagna vägundergången vid Jakobsgatan och att, om vidare kostnader skulle framgent behövas, Stockholms stad borde taga vid. Men *det* tyckte icke de personer om, som hysa ömhet för Stockholms stad, utan de sågo den saken på helt annat sätt; och finnes den ömheten ännu kvar, förvånar det mig ej, att man söker få frågan löst i en annan riktning. Kanske kan det lyckas att till slut drifva saken derhän, men att vi på detta sätt få ett billigt förslag, hvarmed verkligen vinnes hvad som afses, det tror jag ej är möjligt.

Jag får verkligen hemställa till herrarne, om vi böra ömma för Stockholms stad i afseende på dess gatutrafik. För mig är det alldeles klart, att om denna gatutrafik vid öfvergången af Jakobsgatan ej blir tillfredsställande, så att man ej kan komma fram med tunga lass och fordon, så är detta en affär, som det egentligen tillkommer Stockholms stad att ordna, ty staden eger ensam att afgöra, huru den

vill sköta sin gatutrafik. Och kunna herrar stockholmare ej komma fram med tunga fordon och tunga lass under viadukten, få de välja mellan att köra två lass i stället för ett och att göra vägundergången bättre. Det är väl en sak, som mer tillkommer Stockholms stad att ordna än Riksdagen. Men hvad som härvidlag tillkommer Riksdagen, tyckes mig hufvudsakligen vara att så ordna trafiken inom jernvägs-hallen, att de afgående och ankommande tågen skiljas från hvarandra, ty såsom förhållandena nu äro, äro de trafikerande i ständigt lifsfara, och detta kan ej vara likgiltigt. Det är verkligen en lycka, att det hittills gått så bra som det gjort, men det är klart, att i den mån som trafiken ökas, ökas äfven faran för de resande.

Jag har så mycket hellre kunnat vara med om utskottets förslag, som det inom utskottet blifvit upplyst, att jernvägsstyrelsen på sista året fått en ökad tillgång på icke mindre än 24,000 kronor årligen, derigenom att styrelsen har träffat ett aftal med Vesterås—Bergslagsbanan, att afgiften, som detta bolag betalar för angörande af centralstationen, skall höjas från 18,000 till 42,000 kronor om året. Vi ha då der en ökad årlig inkomst af 24,000 kronor; och fördelar man — herrarne kunna räkna sjelfva — det anslag, som utskottet föreslår, på de 20 år, under hvilka detta arbete skulle kunna anses nöjaktigt motsvara trafikens ökade fordringar under samma tidrymd, så blir det 27,500 kronor om året. Skulle det då ej vara skäl, att Riksdagen tillskjuter de felande 3,500 kronorna pr år för att få alla de nämnda olägenheterna afhjelpa?

Jag hemställer, om det är lämpligt att, på det sätt reservanterna föreslagit, uppskjuta frågans slutliga afgörande. Jag tror nemligen ej, att vi kunna komma ifrån saken billigare, ty afslås nu utskottets hemställan och blir frågan derigenom uppskjuten, kunna herrarne vara säkra på att dess lösning i framtiden ej blir billigare, när man då kommer med ett nytt förslag. Derför har jag trott det vara skäl att lösa frågan, medan tid är, och medan tillgångar dertill finnas, i stället för att uppskjuta dess slutliga afgörande till en tid, då vi ha mindre tillgångar, och det således är mycket svårare att få detta arbete utfördt än nu. Ty jag föreställer mig, att om vi nästa år af jernvägstrafikmedel skulle få in 500,000 kronor mera i behållning och dessa medel skulle ingå till statsverket, så skulle dessa penningar komma att användas till *andra* ändamål än detta, och då ha vi detta arbete ogjordt — ett arbete, som ändock *måste* utföras. Jag tror derfor, att alla skäl tala för, att utskottets förslag nu vinner kamarens bifall. Ty vill man betrakta den föreslagna anordningen såsom en *provisorisk* åtgärd och ej såsom en åtgärd, som är den lämpligaste och bästa vi nu kunna besluta, så kan man på samma sätt säga om sjelfva centralstationen i Stockholm, som icke är mycket mer än 20 år gammal, att dess byggande var en provisorisk åtgärd. Ja, det kan man ju säga, men kunna vi nu afhjelpa de påpekade olägenheterna för 20 års tid, och göra vi det, så tror jag, att *vi* åtminstone gjort hvad vi kunnat. Hvad kommande släkten få för uppfattning dervidlag, och huru de kunna vilja ordna trafiken, är *deras* sak. Men kunna *vi* afhjelpa missförhållandena för en så lång tidrymd som 20 år, så handla vi enligt min tanke klokt, om vi nu söka göra det.

Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbättringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
centralstation.  
(Forts.)

*Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
tringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)*

Dertill kommer det skälet, som väl är ett litet skäl, men dock har sin betydelse, att, när som sagdt jernvägsstyrelsen nu fått en ökad årlig tillgång af 24,000 kronor, och de föreslagna åtgärderna endast kosta 27,500 kronor för år räknadt, det nu blott blir en rent obetydlig ökning i utgifterna. Men jag har glömt räntan, kunna herrarne invända. Den räntan tror jag verkligen ej kan sägas ha någon betydelse, då vi betänka, att vi ändå snart bli tvungna att göra något åt saken, och att de kommande förslagen kunna bli dyrare än detta.

I förlitan på, att jernvägsstyrelsen efter moget öfvervägande framlagt detta förslag, och i förlitan på hvad herr statsrådet och chefen för civildepartementet framhållit, tror jag, att vi ej gerna kunna underlåta att följa jernvägsstyrelsen i denna sak. Och jag tycker, att vi ådraga oss ett ganska stort ansvar, om vi förhåla tiden genom att ännu längre fundera på denna fråga. Vi äro ju ej fackmän på detta område, och jag undrar, om vi då böra väga oss på att här uppträda såsom sådana. Åtminstone vågar jag det ej.

Med anledning af hvad jag nu anfört skall jag be att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Ekenman: Alla de talare, som under dagens debatt hafva yttrat sig i olika riktningar, ha medgifvit, att olägenheterna vid centralstationen måste undanrödjas genom förbättringar på ett eller annat sätt, men de ha dock varit oense om sättet därför. Jag får erkänna, att jag, i likhet med en talare på stockholmsbänken, har varit litet tvehägsen om hvad som egentligen menades med reservationen, hvilken ej gifvit oss någon ledning för vår uppfattning af densammas innebörd. Nu sade den talare, som inledde debatten, att man här lämpligen skulle kunna gå till väga på det sättet, att man blott anslog ett belopp af 100,000 kronor, och dermed skulle saken tills vidare vara hjälpt. Ja, äfven detta yttrande förefaller mig något dunkelt, men jag får erkänna, att efter min uppfattning fick man klarhet i saken genom den statsutskottsledamot, som efter honom hade ordet. Han yttrade derunder, att det kongl. förslaget på *sitt* sätt var någorlunda tillfredsställande, men att statsutskottets förslag var mindre tillfredsställande, och att, om man antog statsutskottets förslag, detta i sig alldeles gifvet skulle innebära, att man inom kort skulle få en ökning i utgifterna af 200,000 kronor för att få frågan på ett tillfredsställande sätt löst. Men om vi se till hvad den första talaren yrkade, så finna vi, att han yrkade på ett anslag af 100,000 kronor. När jag då hörde motiveringen, som den ärade statsutskottsledamoten på stockholmsbänken använde, så syntes det mig uppenbart, att ett beviljande af 100,000 kronor skulle komma att draga med sig den *allra* största utgiften. Denne talare påyrkade, att man ej skulle göra några provisoriska anordningar, utan i stället sådana, som skulle bli för långa tider tillfredsställande. Han ville nemligen, att man skulle i god tid tillse, att man finge en stor och tillräcklig station byggd. Ja, det är uppenbart, att om man går till väga på det sättet, står man inför en kolossal statsutgift. Det är möjligt — jag vill ej bestrida det — att den metod, som talaren förordade, kan vara god och klok, men då borde vi väl också följa den metoden



med öppna ögon och göra klart för oss, att, om vi toge detta förslag på 100,000 kronor, det enligt all mensklig beräkning skulle komma att inom den närmaste framtiden draga med sig en kolossal statsutgift. När man härtill har fått ett förslag utarbetadt af kongl jernvägsstyrelsen — ett förslag, som af regeringen noggrant granskats och derefter öfverlemnats till Riksdagen, hvars statsutskott sedermera godkänt detsamma såsom tillfredsställande för en mycket lång tid — synes mig klokheten bjuda, att man ej ger sig ut på »det stora äfventyret», som jag skulle vilja kalla ett bifall till det förslag, som den förste talaren framstälde. Jag ber därför att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

*Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbättringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
centralstation.  
(Forts.)*

Herr Jonsson i Hof: Äfven om det kan anses förut tillräckligt taladt i denna fråga från den sida, till hvilken jag slutit mig, så anser jag likväl, att det åtminstone kan vara beföfligt att rätta åtskilliga missledande uppgifter, som här ha framkommit.

Jag skall börja med åtskilliga felaktigheter, till hvilka herr Danielson gjorde sig skyldig i sina uppgifter, äfven om de ej betyda så mycket för sjelfva saken. Han yttrade t. ex., att husbyggnaderna, d. v. s. anordningarna beträffande station, hall och dylikt, som skulle erfordras för den föreslagna nya ankomststationen, ej skulle komma att kosta mer än 95,000 kronor. Ja, men detta är rätt blott för det fall, att man dermed syftar endast på sjelfva *stationshuset*, men hallen, som hör till, kostar 200,000 kronor, och efter dessa beräkningar skulle summan således för husbyggnader uppgå till ungefär 300,000 kronor i stället för 95,000.

Så påstods det sedan, att i afdelningens förslag, som statsutskottet hade att behandla i plenum, förelåg ett sådant vilkor, att Stockholms stad borde i större eller mindre grad bidra till kostnaden för vägundergången.

Detta är också en missuppfattning, så vida det verkligen syftar på afdelningens tryckta förslag, som förelåg inom utskottet till behandling i plenum. Jag skall be att här få läsa upp klämmen uti detta afdelningens förslag. Alternativet, som föreslogs af ledamöterna från Första Kammarén, var af följande lydelse:

»a) att — under vilkor, att Stockholms stad för sin del godkänner den föreslagna planen för vägundergången i Jakobsgatans förlängning samt icke i afseende å denna vägundergång mot staten framställer anspråk å andra anordningar än dem, som omförmålas i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 13 januari 1896 — till vissa förbättringar för trafiken vid Stockholms centralstation beviljas 750,000 kronor, hvaraf redan år 1896 må af jernvägstrafikmedlen utgå ett belopp af 500,000 kronor och återstoden 250,000 kronor uppföres å riksstatens sjetta hufvudtitel såsom extra anslag för år 1897.»

Det andra alternativet, från Andra Kammaréns ledamöter, gick ut på rent afslag å denna första punkten.

Stockholms stad är således omtalad uti första-kammarledamöternas alternativ, men deruti har icke förutsatts, att staden skulle lemna något bidrag till dessa byggnaders utförande, utan i detta omäm-

Anående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
tringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)

nande af Stockholms stad låg endast ett slags säkerhetsåtgärd för att en ytterligare förbättring af undergången under Jakobsgatan icke från dess sida så lätt skulle kunna ifrågasättas, som om staden ej blifvit omnämnd.

Vidare tyckes herr Danielson hafva den uppfattningen, att det ökade bidrag, som hädanefter skall komma att ingå till staten från Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernvägsaktiebolag för begagnande af centralstationen med dess personal och anordningar, skulle vara någon slags följd af uppförandet af denna nya ankomststation, efter som han på visst sätt vill tilldela denna nya ankomststations anläggande förtjensten af nämnda jernvägs ökade bidrag och sätta det samma såsom en motvigt till de kostnader, som uppförandet af denna nya station skall föranleda.

Ökningen af detta bidrag har emellertid framkallats af en helt annan anledning, nemligen i följd af en anmärkning från statsrevisorerens sida. På grund häraf har hemställan gjorts till bolaget, hvilket själfmant gått in på att nu höja bidraget från 18,000 till 42,000 kronor. Detta är således något, som är helt och hållet oberoende af arrangementen vid centralstationen.

I själfva hufvudsaken är det ju erkänt från alla håll, att det icke är så väl bestäldt med banhallen inom den nuvarande centralstationen, som önskligt skulle vara, och att förbättringar derstädes äro af behovet påkallade. Det är icke heller egentligen derom, synes det mig, som meningarna här brytas, utan det är om sättet att afhjelpa olägenheterna som olika åsikter äro rådande. Å ena sidan anser man, att, derest icke hela det belopp beviljas, som af utskottet föreslagits, icke särdeles mycket skall blifva vunnet, då endast ändringar af spår och dylikt kunna åstadkommas för det belopp, som herr Pehrson i Törneryd föreslagit. Å andra sidan kan det emot Kongl. Maj:ts förslag invändas — såsom det också med skäl gjorts — att det i alla fall endast afser en provisorisk anordning för den närmaste framtiden, och det har äfven erkänts, att hvad man vinner med de af Kongl. Maj:t föreslagna anordningarna redan från början icke blir särdeles tillfredsställande.

Jag skall för att illustrera detta mitt påstående bedja att litet närmare få åskådliggöra, huru det skulle komma att ställa sig med persontrafiken vid den föreslagna nya ankomststationen. Som herrarne veta, ligga i den nuvarande centralstationens banhall en fyra eller fem jernvägsspår med en bredare plattform närmast stationshuset och ett par tre smala plattformar emellan de olika spåren. Ungefär på samma sätt skulle det blifva vid de nya spår, som skulle leda ned till den nya ankomststationen vid Jakobsgatan. De komma att ligga parallela bredvid hvarandra med plattformar emellan sig, men för att rätt kunna fatta huru anordningarna skulle blifva, bör man söka tänka sig, att det nuvarande stationshuset, i stället för att såsom nu ligga längs med spåren, flyttades och placerades tvärs framför alla spåren och att framför stationshuset funnes en tvärplattform, till hvilken alla de långa smala plattformerna emellan spåren utmynnade. När derfor ett tåg ankommer norr ifrån till exempel, få passagerarne, sedan de lemnat vagnarne, gå en kanske 130 å 150 meter på dessa

smala plattformar för att komma ned till tvärplattformen, från hvilken de hafva att gå in i stationshuset och så derifrån komma ut på platsen vid Jakobsgatan, på hvilken droskor och dylikt finnas. Huru pass beqvämt det då kommer att bli, kan man lätt tänka sig, i all synnerhet om persontrafiken äfven framdeles kommer att ökas lika starkt som hittills, kanske än mer. Då en massa folk rusar ur tågen ut på dessa smala plattformar, och alla skola åt samma håll, till stationshuset, kan lätt en stark trängsel uppstå, och faran att blifva nedstött och taga skada torde icke heller blifva så obetydlig, äfven om man också icke skulle riskera att komma i kollision med något gående tåg. Det är således i sjelfva anordningarna en stor brist i afseende på bekvämlighet och säkerhet för de personer, som skola begagna sig af denna ankomsthall.

Och den brist på bekvämlighet, som skulle förefinnas redan inne uti den nya hallen, skulle — såsom flere talare här redan målat för oss — ökas i hög grad, när man komme ut ur stationshuset, omgifven, som man då skulle vara, på en trång plats af åkaredroskor, stadsbud och sådant utom de resande, hvilka alla hafva brådtom att så fort som möjligt komma in till staden till sina qvarter eller hvart de nu skola taga vägen. Här skulle uppstå betydlig trängsel och många svårigheter, här skulle man icke, såsom utanför det nuvarande stationshuset, hafva denna breda centralplan, på hvilken såväl personer som droskor och dylikt kunna utan olägenhet sprida sig åt olika håll.

Jag hade i somras tillfälle att erfara, huru det kan ställa sig, om det är öfver en trång plats de resande skola söka sig ut från stationshuset och hem till olika delar af en stad. Vid ett tågs ankomst från Lübeck till Hamburg löper den resande, såvidt jag kunde finna, icke någon synnerlig fara inne i sjelfva banhallen, der tågen stanna, och det går äfven temligen ledigt att komma igenom stationshuset och ut på trappan. Men när man väl är nere på planen, finner man denna upptagen af en oändlig rad af droskor, stående sida vid sida, emellan hvilka man med den största försigtighet måste kryssa sig fram förbi alla, som redan äro upptagna, för att komma till en droska längre bort, som är ledig. Här hemma på centralstationen hos oss har jag icke i afseende på trängsel, när tåg komma och gå, eller trassel att taga sig fram genom labyrinter sett något, som kan jemföras med hvad jag i den vägen såg i Hamburg, der dock planen framför stationshuset var oändligt mycket större än planen framför ankomststationen vid Jakobsgatan någonsin kan blifva.

Då nu så är, att de af Kongl. Maj:t föreslagna anordningarna redan från början skulle blifva ytterst obeqväma — äfven om de skulle blifva i något större grad tillräckliga än de mera provisoriska åtgärder, som enligt herr Pehrsons i Törneryd förslag skulle vidtagas — kan man lätt tänka sig, hvilket tryck det för framtiden skulle komma att öfvas på Riksdagen för att få bättre anordningar till stånd. Och det är mycket antagligt, att, i stället för att det skulle dröja i tjugu år — den tid, som de nu af Kongl. Maj:t föreslagna åtgärderna ju närmast afse — Riksdagen redan efter förloppet af tio år till följd af dessa omständigheter och detta tryck skulle komma

*Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbättringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
centralstation.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
ringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)*

att stå inför frågan om att nödgas vidtaga en mycket fullständigare anordning af en hjälpstation eller en ny centralstation eller hvad man vill kalla det för persontrafiken här i Stockholm.

Emellertid tror jag herrarne skola vara villiga medgifva, att det ovilkorligen skulle utgöra en betydande förbättring i afseende på persontrafiken inne i centralstationens nuvarande banhall, om, i stället för de nuvarande fem spåren, antalet spår minskades till fyra eller tre, i följd hvaraf plattformerna emellan spåren kunna blifva mer än dubbelt så breda som nu. Genom en sådan anordning skulle åtminstone faran för att genom trängsel på plattformarna blifva nedskuffad på ett spår kanske till ett i rörelse varande tåg, vara undanröjd, så att intet vidare återstod, än att hvar och en, som skall öfver ett spår från en plattform till en annan, får se upp så pass mycket, att han förvisar sig om att något tåg icke rusar på honom i det ögonblick, då han passerar spåret.

För dessa förändringars åstadkommande erfordras här ett anslag, sannolikt stannande på omkring 100,000 kronor, hvarmed man då i väsentlig grad kan få förbättrade förhållanden vid centralstationen, utan att man derigenom har bundit sina händer för någon längre tid. Man måste till och med, om detta anslag nu beviljas, redan från första stund hafva ögonen öppna för nödvändigheten af att förvärfva nya områden för de mera fullständiga förbättringar, som i alla fall inom en icke alltför aflägsen framtid måste vidtagas.

Mig synes alltså, som om denna minst kostsamma provisoriska åtgärd bör utan all fara kunna af kammaren beslutas, trots det att de anordningar, som för dessa 100,000 kronor skulle vidtagas, endast utgöra en afskild del utaf åtskilliga andra, som jernvägsstyrelsen förordat. Ty en dylik anordning af spåren ingår ju äfven ungefär på samma sätt uti jernvägsstyrelsens förslag, eburu enligt detta tillkommer den nya ankomststation, till hvilken särskilda spår skulle ledas in. Då nu så är, håller jag, som sagdt, före, att, äfven om man måste sätta mera tilltro till den fackmessighet, som jernvägsstyrelsen besitter, än till hvad vi kunnat tillgodogöra oss af denna fackmessighet, risken likväl ej skall vara så synnerligen stor, om vi bifalla det förslag, som herr Per Pehrson här framställt.

Det är ju klart, att hvar och en nu har tanken starkt fäst på den väntade lifliga persontrafiken här under utställningen i Stockholm år 1897, och att man under sådana förhållanden är angelägen om att i god tid tillräckliga åtgärder vidtagas för att jernvägsstyrelsen skall kunna möta alla de anspråk, som då komma att ställas på densamma. För min del tror jag, såsom jag redan sagt, att det väsentligaste just i detta afseende vinnes äfven genom att Riksdagen lemnar sitt bifall till det mindre beloppet, men jag vågar derjemte påstå, att det kan finnas en del andra utvägar att ytterligare underlätta trafiken med under expositionstiden, t. ex. genom extra tåg och dylika provisoriska åtgärder.

Hur man än vill se saken, tror jag icke, att man med skäl kan förebrå de statsutskottets ledamöter, som ställt sig på samma sida som jag, att de icke sökt göra så godt de förmått samt på samma

gång sökt undanrödja de största olägenheter, som vidlåda centralstationen, sådan den nu är.

Jag instämmer alltså i det yrkande, som framstälts af herr Pehr Pehrson i Törneryd.

Herrar *Petersson* i Runtorp och *A. G. Gyllensvärd* instämde häruti

Herr Danielson: Det hade ju varit obehöfligt för mig att begära ordet för att bemöta de af herr Olof Jonsson framställda anmärkningar mot mitt förra anförande, ty han rättade så småningom sjelf dessa anmärkningar, sedan han fått hålla på en stund. Jag har emellertid aldrig påstått, att de föreslagna förbättringarna för trafiken vid Stockholms centralstation vore behöfliga därför, att statens jernvägar skulle få 24,000 kronor om året af Stockholm—Vesterås—Bergslagsbanan, utan jag sade, att dessa 24,000 kronor skulle på 20 år betala nära nog hela kostnaden för de ifrågavarande förbättringarna.

Hvad beträffar kostnaderna för den nya ankomststationen, erkände ju herr Olof Jonsson, att det var riktigt, såsom jag uppgaf, att kostnaden för mottagningshallen för ankommande resande skulle uppgå till 95,000 kronor. Men sjelfva banhallen, som skulle höra till, den är enligt min åsigt något helt annat, och den skulle, såsom jag nog också vet, kosta 200,500 kronor. Beträffande denna sak äro herr Olof Jonsson och jag sålunda af samma åsigt. Jag kan därför icke finna, att hvad herr Olof Jonsson i detta hänseende yttrat var någon stor nyhet, som han kunde hafva så synnerlig nytta af för bevisande af rättigheten af sin åsigt i frågan.

Hvad vidare beträffar herr Olof Jonssons yttrande, att det varit fråga om att söka få Stockholms stad att bidra till kostnaderna för den nya vägundergången m. m., så är det nog riktigt, att ett alternativt förslag i sådant syfte förelåg i statsutskottet. Detta alternativ kunde jag emellertid icke vara med om, och det föll också. Andra Kammarens ledamöter i statsutskottet ansågo nemligen icke riktigt att blanda in Stockholms stad i denna sak. Det visade sig emellertid sedan vara omöjligt att komma ifrån hvad som föreslogs i det andra alternativet och som nu föreligger i utskottets hemställan, och därför har jag varit med om detsamma. Jag hyser också fortfarande den åsigt, att vi icke kunna komma ifrån denna affär på billigare sätt, än utskottet här föreslagit.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Groll: Herr von Friesen yttrade nyss, att han icke visste, huruvida det förslag, som jag anhöll att kammaren måtte bifalla, var Kongl. Maj:ts förslag eller statsutskottets. Jag trodde dock, att af den motivering, som jag hade för denna min framställning, skulle tydligen hafva framgått, att jag icke afsåg Kongl. Maj:ts proposition, då jag naturligtvis hade begagnat just orden *Kongl. Maj:ts proposition*, utan att jag afsåg det förslag, som närmast förelåg, nemligen utskottets förslag.

Han ansåg vidare, att statsutskottets förslag vore något helt annat än Kongl. Maj:ts proposition i detta fall. Detta är dock enligt

*Angående  
anslog till  
utförande af  
vissa förbättringar  
för trafiken vid  
Stockholms  
centralstation.  
(Forts.)*

*Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
tringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)*

min åsigt icke fallet. Statsutskottets förslag är fullkomligt lika med Kongl. Maj:ts i allt som rör anordningarna på bangårdarne, men derjemte hade Kongl. Maj:ts i sin proposition föreslagit ändrad anordning af vägundergången under Jakobsgatan, så att denna undergång blefve för de trafikerande något så när bekväm. Denna propos står dock icke i något omedelbart samband med de öfriga föreslagna anordningarna vid centralstationen. Det är nemligen alls icke förhållandet, såsom herr von Friesen ville framhålla, att *alla* passagerare, som medfölja ankommande tåg, ovilkorligen måste passera vägundergången. Såsom förhållandena för närvarande äro och ätven torde komma att framdeles gestalta sig, till dess man får en lämpligare vägundergång, kommer nog den största delen af trafiken att gå i gatans plan. Jag vill också påpeka, att de norrifrån kommande tågen icke hafva sin vexling på södra sidan om bangården, utan dessa tåg vexla på norra sidan om stationen. Vexlingen af dessa tåg hindrar sålunda icke trafiken på Jakobsgatan. Men de tåg, som komma söderifrån, vexla öfver Jakobsgatan, och passagerarne komma därför säkerligen vid många tillfällen att blifva uppehållna af vexlingen, om de begifva sig från ankomststationen till staden genom Jakobsgatan, utan anlåtande af vägundergången. Man ansåg därför lämpligt att, på samma gång som ett förslag framlades om förbättringar för trafiken vid centralstationen, ätven föreslå en lämpligare anordning af vägundergången. Denna senare frågas lösande kan dock, såsom synes, anstå någon tid, och den kan möjligen till någon del komma att bero på tillmötesgående från Stockholms stads sida, då det nu visar sig, att Riksdagen icke är benägen att bifalla Kongl. Maj:ts proposition i den delen.

Så vidt jag uppfattade herr von Friesen rätt, nämnde han något om att statsutskottet icke varit i tillfälle att erhålla nödiga upplysningar från jernvägsstyrelsen. Om denna min uppfattning var riktig, skulle jag endast vilja anmärka, att så vidt jag vet, har icke till Kongl. Maj:ts inkommit någon begäran, att jernvägsstyrelsen skulle anbefallas att lemna några upplysningar i frågan. Hade det skett, så är jag aldeles öfvertygad om, att de begärda upplysningarna icke hade uteblifvit. Det är ju möjligt, att jag i detta hänseende icke uppfattade herr von Friesen rätt, men hans yttrande tycktes mig innebära något dylikt, som jag nu antydt.

När jag förra gången hade ordet, antydde jag, att de nu föreslagna ändringarna vid centralstationen egentligen icke vore att anse som annat än provisoriska anordningar. Men dessa provisoriska anordningar äro dock af den art, att den kostnad, som de medföra, aldrig kan betraktas såsom bortkastad eller förspild, ty huru det än kan komma att ordnas i framtiden, blir trafiken vid denna station nog i alla fall sådan, att dessa anordningar behöfvas. För Stockholms centralstations anordnande i stort sedt kan dock den föreslagna ordningen icke anses fullt tillfredsställande. Jag anser det likväl icke vara klokt att söka utvidga den nuvarande stationen genom att redan nu vidtaga åtgärder för förvärfvande af omkringliggande områden, ty platsen blir i en framtid, om icke förr så åtminstone efter 50 år, alltid otillräcklig. Ätven om man förvärfvade sig områden för

stora summor, som under tiden skulle ligga räntelösa, så skulle platsen om 50 år befinnas alldeles för liten, och då stode man i allt fall inför det faktum att behöfva skaffa sig plats för stationen på ett annat håll eller söka ytterligare utvidga stationsområdet, hvilket skulle medföra högst betydliga utgifter, ty då hafva nog tomtprisen stigit ofantligt.

Hvad nu beträffar det framställda förslaget om att anslaget skulle nedsättas till 100,000 kronor, så får jag för min del säga, att om detta förslag vinner Riksdagens bifall, vet jag icke hvad man skall göra med dessa penningar. Jag kan icke finna, att man med detta belopp skulle kunna åstadkomma någon verklig förbättring, utan om dessa penningar användes för ifrågasatta ändamål, vore de euligt min tanke totalt bortkastade, med undantag af värdet på skenorna, som nedlades. Allt det öfriga arbetet vore nästan utan nytta. Jag anser mig sålunda icke kunna tillstyrka någon användning vid centralstationen af dessa 100,000 kronor, om Riksdagen skulle bevilja endast detta belopp.

Herr von Friesen: Jag har begärt ordet egentligen därför att jag funnit, att jag måtte hafva uttryckt mig otydligt förra gången jag hade ordet. Det var icke min mening att lägga Kongl. Maj:ts eller jernvägsstyrelsen något till last; utan Kongl. Maj:ts mellankomst har nog jernvägsstyrelsen varit på allt sätt förekommande och tillmötesgående mot statsutskottet. Jag ville endast omtala, att när denna fråga förelåg till behandling i statsutskottets plenum, var det flere af dess ledamöter, som, i likhet med mig, önskade, att frågans afgörande måtte uppskjutas, på det att vi skulle blifva i tillfälle att sätta oss i ytterligare förbindelse med jernvägsstyrelsen. Jag är emellertid fullkomligt öfvertygad derom, att jernvägsstyrelsen lemnat statsutskottets riksgäldsafdelning alla upplysningar, som afdelningen begärt, utan att statsutskottet behöft å officiell väg vända sig till Kongl. Maj:ts för denna saks skull.

Medan jag har ordet vill jag icke underlåta att äfven beröra ett par andra yttranden af herr civilministern. Han sade nemligen, att utskottets förslag vore detsamma som Kongl. Maj:ts. Så är det dock ej, ty utskottets förslag är *en del* af Kongl. Maj:ts förslag; men en lika vigtig del af Kongl. Maj:ts förslag, och en som framställes såsom en nödvändig följd af den andra delen, den har statsutskottet uteslutit i sitt förslag. Jernvägsstyrelsen har insett, att genom den här ifrågavarande anordningen kommer det att blifva en så stor trängsel utanför den blifvande ankomststationen, att det blir nödvändigt att bereda förbättradt aflopp för denna trängsel. Det är detta behof, som icke är tillgodosedt i statsutskottets förslag, och följaktligen har ju utskottet endast förflyttat den fara för lif och lem, som det för närvarande anser finnas inom centralstationen, till platsen och vägen utanför ankomststationen.

Herr statsrådet nämnde vidare, att det icke är säkert, att alla ankommande passagerare komma att begagna vägundergången i Jakobsgatan. Men jag tror, att det stora flertalet passagerare, i stället för att stå och vänta, kanske i regn- och ruskväder, på

Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbättringar  
för trafikken vid  
Stockholms  
centralstation.  
(Forts.)

*Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
tringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)*

vexlande tåg, hellre gå den väg, der de veta att icke något absolut hinder finnes för att komma fram. Dessutom har ju jernvägsstyrelsen sjelf framhållit, att genom den nya anordningen komma växlingar på öfvergången öfver Jakobsgatan att förekomma oftare än nu, samt att det därför blir svårare att komma fram den vägen än det nu är. Detta är just en anledning, hvarför jernvägsstyrelsen anser, att vägundergången måste utvidgas, så att den blir lämpligare för trafiken.

Herr statsrådet nämnde vidare, att den der stora utvidgningen af Stockholms centralstation måste i alla fall ske inom 50 år. Den nu ifrågasatta provisoriska anordningen skulle vara tillräcklig för 20 år, såsom statsutskottet sagt, och för 20 à 30 år enligt hvad herr statsrådet yttrade. Men hvad skall då ske mellan det 30:e och 50:e året härefter? Skola vi vara helt och hållet utan en jernvägscentralstation under denna tid? Den provisoriska anordningen duger icke längre än högst 30 år, och den stora, nya centralstationen skulle komma till stånd först om 50 år härefter!

En talare på blekingebänken sade, att man nu skulle hafva klart för sig — jag upprepar det, enär det möjligen undgick en och annan af herrarne — att det förslag, som Kongl. Maj:t framlagt, drager med sig ett mycket större förslag, som föranleder kolossala utgifter. Jag är ense med honom derom, att man bör hafva detta klart för sig, om äfven uttrycket »kolossala» synes mig allt för starkt. Men jag vill, att man skall också hafva klart för sig, att om man antager utskottets förslag, så drager det med sig ännu kolossalare utgifter. Ty derigenom kommer man att i väsentlig mån fördyra de enda åtgärder, som äro tillfredsställande för ordnandet af centralstationen.

Man har sagt mig, att om trafikstyrelsen för en 20 à 22 år sedan, då stationen kom till stånd, hade varit tillräckligt förtänksam, så hade den kunnat expropriera så mycket mark, som den ville, för 75 öre kvadraten. Nu kan man icke få mark under 3 kronor kvadraten; uppskjuter man i 20 år till att skaffa sig mark, så kan man kanske icke få den för 30 kronor kvadraten. Jag frågar då: hvilket förslag är billigare, herr Pehr Pehrsons eller utskottets?

Herr Ivar Månsson: Herr vice talman! Då man skall göra en så storartad förändring, som här är i fråga, så synes det mig, som om man borde vara fullt på det klara med att förändringen skall medföra någon förbättring, någon egentlig förbättring, sådan att man kan vara nöjd dermed. Jag har försökt att sätta mig in i detta förslag och noga pröfvat, huru vida den föreslagna anordningen skall blifva sådan, att man om någon tid eller rättare genast kan blifva nöjd med densamma. Jag har då kommit till det resultat, att jag nära nog föredrager att hafva det på det sätt, som det nu är, med någon förbättring, än jag är med om de föreslagna anordningarna. Vi skola komma i håg, att det föreliggande förslaget afser, att när jag t. ex. kommer söder ifrån, så skall jag släppas ut vester om den nuvarande hallen, der nu dess vestra vägg är, in i en annan hall på en plattform, och sedan skall jag praktisera mig



fram på den ända till Jakobsgatan, der stationshuset för de ankommande tågen skall ligga. Der skall jag ytterligare ut på en lång passage åt höger, hvarifrån jag slutligen kommer ut åt sidan vid Klara sjö. Detta gör naturligtvis ingenting, om jag bar ett stadsbud, som tager mina saker, och sjelf tager en droska för att resa vidare. Men då jag tänker på den stora massan folk, som sjelfva skola bära sina saker och taga sig fram från stationen antingen öfver jernvägen eller i den svåra undergången under Jakobsgatan, då frågar jag, huru vida detta arrangement verkligen är en förbättring. För mig synes det innebära så stora svårigheter, att man, enligt min åsigt, borde tänka på saken ännu ett år eller par, innan man beslutar sig för en sådan förändring. Det har sagts, att man länge tänkt på denna anordning och att förslaget derom icke oförberedt framkommit. Det betviflar jag ingalunda, ehuru det ser ut som om det i sista stund kommit något fort fram. Men att tänka länge på en sak utan att handla eller göra något vid den är det icke stor förtjenst med. Det beror på, huru mycket man arbetar på förslaget för att få det färdigt. Före behandlingen i utskottet vet jag icke, om det fans något ordentligt kostnadsförslag uppgjort. Vi måste emellertid bedja om ett sådant, men det dröjde ganska länge, innan vi kunde få det och innan det var ordentligt utarbetadt. Vidare hafva vi aldrig kunnat få någon riktig uppgift om, huru många tåg om dagen passerade denna station — jo, den uppgiften fingo vi, och huru många det är, synes af betänkanDET — men icke huru många af dessa, som äro godståg. Det tycker jag dock, att man kunde hafva rätt att fordra att få veta. Ty om man så kunde anordna den nuvarande hallen, att alla godståg utvexlades derifrån och således icke komme att hindra trafiken, så tror jag, att härigenom vore ganska mycket vunnet. I förslaget, sådant det nu föreligger, är den värsta svårigheten undanröjd, nemligen anordningen vid Jakobsgatan och utgiften dertför å 200,000 kronor. Men om vi vidtoge den af mig antydda förändringen, så skulle vi bespara ännu mycket mer och derjemte slippa ifrån en anordning, hvarmed vi icke kunde vara nöjda.

Som sagt, dessa 200,000 kronor hafva vi inbesparat, och det fans ingen möjlighet för förslagets försvarare att hålla på detsamma: de måste lemna det. Ty det kunde aldrig undvika svårigheterna med spårvagnstrafiken, och dertför måste planen öfvergifvas. Det är min tro, att om vi dröjde någon tid och funderade på förslaget i less helhet, så skulle vi komma ifrån en utgift, som vi måste ångra, om vi antaga förslaget, sådant som det nu föreligger. Vi hade tänkt att 100,000 kronor skulle kunna vara nog, men herr statsrådet chefen för civildepartementet har sagt, att han icke visste hvad man skulle göra med dessa 100,000 kronor, som Pehr Pehrson i Torneryd föreslagit. Men det innehålles ju, så vidt jag kan se, i sjelfva förslaget. Ty det, som skall åstadkommas med dessa 100,000 kronor, är just hvad förslaget pekar på i afseende å spår- och vaxelförändringar och dylikt. Det är just dessa förändringar, som böra vidtagas, så att alla godståg kunna vexas bort från hallen, och så att spårens antal förminsкас från fem till tre eller fyra, hvarigenom vi skulle få betydligt bredare plattformar och få bort de tåg, som

*Angående anslag till utförande af vissa förbättringar för trafiken vid Stockholms centralstation.*  
(Forts.)

*Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbät-  
tringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
central-  
station.  
(Forts.)*

onödigtvis stå i hallen och taga upp plats och utrymme, som bättre kan användas på annat sätt. Detta är just anordningar, som finnas i det kongl. förslaget eller i det af jernvägsstyrelsen utarbetade förslaget. Det är helt enkelt hvad dessa innehålla beträffande spår- förändringen. Om man tager bort den nya hallen, stationshuset och plattformarna ur förslaget, så återstår just hvad vi trott att man borde göra provisoriskt för att afhjelpa de värsta olägenheterna. Om vi så göra plattformarna bredare och slippa ifrån alla dessa godståg, som upptaga plats, då får jag upprigtigt säga, att jag föredrager denna anordning betydligt framför den, enligt hvilken man skall släppas ut vid Klara sjö för att sedan taga sig fram öfver den svåra öfvergången vid Jakobsgatan.

Herr Danielson gjorde en antydan, som man nog kan förstå ligga djupt; och det var, att de penningar, som man skulle använda till detta, gå nog åt ändå, och därför vore det så godt att använda dem för detta ändamål. Jag tror nog, att hvar och en, som är aldrig så litet inne i riksdagsmaskineriet, skall förstå meningen med denna antydan, men jag ber då att få säga, att i detta fall vinner man icke mycket på det. Ty förslaget, sådant som det nu är, innebär, att man skall taga de 500,000 kronorna från innevarande års trafik- medel, och då läser det icke mycket inverka på 1897 års budget. Det är icke mycket att i detta fall ernå.

Huru jag än sett saken, så har jag trott, att det vore skäl att närmare tänka på den, innan man vidtager en sådan åtgärd som den föreslagna, och jag tror, herr vice talman, att fastän detta förslag kommit fram med anledning af utställningen i Stockholm, så är det ur alla synpunkter bättre att nu gifva dessa 100,000 kronor för att få de värsta olägenheterna afhjelpa och sedan tänka på hvad man skall göra för att få de klokaste och bästa anordningarna med afseende både å sparsamheten med statens medel och den trafikerande allmänheten.

Herr vice talman, jag anhåller att få yrka bifall till herr Pehrsons i Törneryd förslag.

Herr Fjällbäck: Jag har med all den uppmärksamhet, som varit mig möjlig, lyssnat till reservanternas anmärkningar mot så väl Kongl. Maj:ts som utskottets förslag, men jag har icke kunnat blifva öfvertygad af de skäl, som de hafva framställt. Mot hvarje förslag till afhjelpande af en så pass stor olägenhet, som den här ifråga- varande allmänt erkända, kan naturligtvis en mängd anmärkningar framställas, och i själfva verket torde det vara så stäldt att, om man rationellt skall afhjelpa olägenheterna vid centralstationen, så nödgas man att bygga om hela stationen, ty hufvudfelet är att den ligger minst tio fot för lågt, och den borde därför höjas upp så mycket, att de kringliggande gatorna kunde gå fram under spåren. Nu har man sökt afhjelpa denna olägenhet genom att anordna dels öfver- gångar och dels undergångar, och särskildt dessa undergångar hafva i diskussionen spelat en mycket stor rol. Man har sökt afskräcka oss från utskottets förslag just med hänsyn dertill, att jernvägs- styrelsens undergång fattas deri, och man har framhållit att lutnings-

förhållandena i denna undergång äro så svåra. Jag vill då fästa herrarnes uppmärksamhet på att vi i Stockholm icke äro så bortskämda, att vi frukta för en lutning af 1 på 16. Vi hafva flera starkt trafikerade gator, som icke hafva så fördelaktig lutning. Herrarne känna säkerligen till den stora trafiken på Hornsgatan, der denna korsar Götgatan och der ångspårvagnen går fram. Det är en af de mest trafikerade punkter i Stockholm, och det kommer aldrig att blifva en så stark trafik i en sådan här undergång, men der är lutningen, om jag icke är illa underrättad, 1 på 15 och i Götgatsbacken lærer den vara 1 på 14, således mycket sämre än i den föreslagna undergången. Dessutom kan det ju aldrig blifva en så konstant ström af trafikerande i denna passage under jernvägen som på Göt- och Hornsgatorna, och därför tror jag, att denna fara för ofördelaktiga lutningsförhållanden är ganska ringa.

Man har vidare sagt, att det kan vara likgiltigt, om man blir ihjelskörd på stationen eller i en sådan undergång, men det är dock en väsentlig skilnad, icke på att blifva ihjelskörd på det ena eller det andra stället, men väl på att kunna freda sig från att blifva ihjelskörd, hvilket är betydligt lättare i en sådan undergång, som är tenligen bred och der man har frihet att passera fram eller tillbaka. Det är en väsentlig skilnad mellan att taga sig fram der och att, såsom det nu är anordnad vid centralstationen, taga sig fram från den ena plattformen till den andra öfver de olika spåren undan för undan, medan tåg passera ganska ofta.

Nu tro väl några af herrarne, att det är ett speciellt Stockholmsintresse att få förhållandena vid centralstationen förbättrade, och det kan ju icke heller nekas, att detta blir fördelaktigt äfven för oss, men särskildt under utställningsåret och de månader, som utställningen pågår, komma nog stockholmarna i regeln att stanna hemma och de, som då få lida af de dåliga anordningarna vid centralstationen, det blir landsortsborna, hvilka jag hoppas skola i åtskilliga hundratusental besöka Stockholm, och de blifva nog icke synnerligen belåtna med den nuvarande tillställningen, äfven om man skulle genom utläggande af nya spår vester ut leda bort godstågen samt taga bort ett eller annat spår inne i den nuvarande banhallen. Jag tror därför, att det just ur synpunkten af landsortsbornas intresse är nödvändigt att något göres, och om jag då ställes i valet emellan reservanternas förslag om ett anslag af 100,000 kronor till dessa spår och utskottets, kan jag icke finna annat, än att ett bifall till reservanternas förslag i hufvudsak är detsamma som ett afslag å framställningen, och därför kan jag icke, huru ifrig sparsamhetsvän jag i öfrigt än är, vara med om att afslå denna framställning, äfven om det skulle ske under formen af ett anslag å 100,000 kronor. Jag kommer således att yrka bifall till utskottets förslag och ber att på samma gång, som jag det gör, få framställa några andra önsknigar, som jag tror snarligen skola komma fram, och det är att jernvägsstyrelsen måtte tänka på och vidtaga några anordningar äfven för andra delar af Stockholm, än der centralstationen ligger. Förhållandet är, att Norrmalm har tillväxt så ofantligt på de senare åren, och speciellt den del af Norrmalm, som byggs på de af staten

*Angående anslag till utförande af vissa förbättringar för trafiken vid Stockholms centralstation.*  
(Forts.)

Angående  
anslag till  
utförande af  
vissa förbättringar för  
trafiken vid  
Stockholms  
centralstation.  
(Forts.)

försålda tomter, der en befolkning af tiotusental personer tillkommit, som numera befinna sig ganska långt från centralstationen. När de personer, som bo på Djurgården eller den bortre ändan af Östermalm, vilja följa med ett afgående morgontåg, så hafva de icke någon möjlighet att annorledes än gående passera den öfver en halftimme långa vägen till stationen. Det synes mig därför vara af behovet påkalladt, att jernvägsstyrelsen blir betänkt på att äfven åt det hållet anordna någon slags förbindelse med hufvudstationen. Ett speciellt lämpligt medel i det afseendet skulle säkerligen vara att nu, då utställningen kommer att anordnas på Djurgården, draga ut det spår, som finnes till Östra stationen, så nära utställningsplatsen som möjligt.

En talare sade, att han vid en jernvägstation i Hamburg hade sett en så ofantlig massa droskor, ordnade i långa rader, så att det var riktigt svårt att passera genom dem för att komma fram till en ledig droska, och något sådant, sade han, har man icke sett hos oss. Detta är helt naturligt, därför att vi här icke äro så rika på droskor som i Hamburg. Detta är den enkla förklaringen på denna sak, och dessutom tror jag, att vi stockholmare icke äro så begifna på att åka i droska, ty stockholmarne hafva ännu icke hunnit till det tillståndet, att de glömt bort konsten att gå, utan de flesta få gå och reda sig utan droskor.

Reservanternas anmärkningar mot utskottets förslag hafva hufvudsakligen gått ut derpå, att det skulle vara så svårt att komma fram från den vestra utgången, der de ankommande tågen skulle stanna, öfver till den östra sidan, och att det blefve så ofördelaktiga förhållanden vid öfver- och undergången. Detta är dock en jämförelsevis underordnad fråga mot hvad som för mig är det hufvudsakligaste, nemligen att vi skola kunna taga emot den massa folk, som kommer att besöka utställningen. Huru vilja herrarne, att jernvägsstyrelsen skall bete sig, då en massa folk kommer att tillströmma, en massa, om hvilken vi förut icke haft någon erfarenhet. Jag är alldeles öfvertygad om att det skall blifva en mängd resande och detta af det skälet, att jernvägsstyrelsen, såsom jag hoppas, skall under utställningen nedsätta biljettprisen, så att folk af alla klasser och från alla delar af landet kunna besöka Stockholm. Om biljettprisen nedsättas, så tänker jag, att herrarne litet hvar komma att halsa på här i Stockholm, och då är det min, likasom jag tror också jernvägsstyrelsens innerliga önskan, att herrarne skola komma helbregda både hit och härifrån. Derfor yrkar jag bifall till utskottets förslag under förhoppning, att det åtminstone i den gemensamma voteringen skall finnas någon utsigt för detsamma.

Öfverläggningen var slutad. Derunder hade yrkats *dels* bifall till utskottets hemställan och *dels* bifall till det af herr Pehrson i Törneryd under öfverläggningen framställda förslag. Herr talmannen gaf propositioner å hvardera af dessa yrkanden och fann den senare propositionen vara besvarad med öfvervägande ja. Votering blef likväl begärd, i följd hvaraf nu skedde uppsättning, justering och anslag af en så lydande voteringsproposition:

Den, som beträffande statsutskottets hemställan under mom. a i första punkten af förevarande utlåtande n:o 31 bifaller det af herr P. Pebrson i Törneryd under öfverläggningen framställda förslag, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit utskottets omförmälda hemställan.

Omröstningen utföll med 116 ja mot 70 nej; och hade kammaren sålunda fattat sitt beslut i enlighet med ja-propositionens innehåll.

*Mom. b) och c).*

Biföllos.

*Punkten 2.*

Bifölles.

*Punkten 3.*

I två lika lydande motioner, väckta af herr *C. O. Bergman* (n:o 46 inom Första Kammaren) och af herr *Nils Wallmark*, med hvilken instämt herrar *O. H. Ström*, *C. J. Mustaparta* och *E. W. Bäckström* (n:o 156 inom Andra Kammaren), hade föreslagits, att Riksdagen måtte besluta att af det befintliga öfverskottet i statskassan afsätta 5,000,000 kronor i och för bekostande af norra stambanans fortsättning från Boden till riksgränsen.

*Angående  
afsättande af  
medel för  
bekostande af  
norra stam-  
banans fort-  
sättande till  
riksgränsen.*

Härjemte hade herr *S. Palme* i en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 169) hemställt, att Riksdagen ville besluta, att af befintliga statsöfverskott 1,500,000 kronor skulle reserveras för norra stambanans blifvande fortsättning mot riksgränsen.

Utskottet hemställde emellertid, att ifrågavarande motioner icke måtte vinna Riksdagens bifall.

Reservation emot utskottets hemställan hade anmälts af herrar *Jonsson* i Hof, *von Friesen* och *Näslund*.

Efter föredragning af punkten begärdes ordet af

Herr von Friesen, som yttrade: Herr talman! Jag och ett par andra medlemmar i statsutskottet från denna kammare hafva anført

Angående reservation vid denna punkt. Vår mening har varit, att det skulle vara välbetänkt att nu i någon mån tillmötesgå de af motionärerna gjorda förslagen. Som bekant, fins det nu öfverskott i statskassan, och det är således möjligt att afsätta medel för det ifrågavarande ändamålet. Vi förbise ingalunda det principiellt rätta deruti, att ininitativt i frågor sådana som denna i allmänhet öfverlemnas till Kongl. Maj:t. Vi vänta icke heller, att den bana, hvarom nu är fråga, skall åtminstone i den närmaste framtiden gifva sådana inkomster, att den skall kunna sjelf amortera sig. Och vi äro heller icke vänner af ett alltför starkt påskyndande af statens byggande af jernvägar. Men vi hafva ansett, att här föreligger ett exceptionellt fall, der det kan vara väl på sin plats, att Riksdagen, sedan frågan blifvit väckt, icke lemnar densamma obeaktad.

Saken är den, att man deruppe vid gränsen har att inom kort motse en jernväg från den finska sidan. Om det då icke finnes någon jernväg från den svenska sidan, är det gifvet, att befolkningen i gränstrakten kommer att få sina ekonomiska intressen förlagda icke uti sitt fädernesland, utan i det andra landet, på andra sidan gränsen. Som herrarne veta, äro språkförhållandena i dessa trakter redan sådana, att ensamt de kommit att förlägga de *andliga* intressena hos denna gränsbefolkning öfver på andra sidan gränsen. Får nu denna befolkning äfven sina *ekonomiska* intressen förflyttade åt det hållet, anse vi, att ett ganska betänkligt tillstånd kommer att inträda. Det är den synpunkten, som för oss varit bestämmande och som gjort, att vi anse det vara i hög grad önskligt, att här snart, *mycket snart* något kommer att göras.

Banan kommer sannolikt icke att kunna hvad man säger bära sig, åtminstone icke under den närmaste tiden. Så mycket lämpligare är det då, att den icke bygges för läne-medel, utan att den bygges genom tillgångar, som på annat sätt erhållits. Då nu ett tillfälle är att härutinnan göra en början, hafva vi trots det vara klokt, då saken enligt vår tanke är i hög grad önskvärd, att icke låta detta tillfälle gå oss ur händerna, utan begagna det.

Vi äro nog icke tveksamma derom, att regeringen har denna fråga lifvligt i åtanke. Vi äro tvärt om fullt öfvertygade om att så är förhållandet. Men Riksdagen har en gång skrifvit till Kongl. Maj:t, att den förestälde sig, att byggandet af jernvägar för statens räkning deruppe skulle stanna vid Boden. Vi hafva velat borttaga intrycket af denna skrifvelse och i det hänseendet söka att få från Riksdagens sida en åtgärd i annan rigtning, öfvertygade som vi äro derom att, om Riksdagen tager förhållandena, sådana de nu ställa sig, i öfvervägande, Riksdagen måste erkänna vigten af att jernvägen så fort som möjligt göres färdig fram emot riksgränsen. Det är således af detta senare skäl, som vi trots oss icke böra lemna det tillfälle obegagnadt, som nu motionärerna hafva erbjudit, och det är också af samma anledning, som jag nu beder att få göra ett yrkande i den rigtning, i hvilken jag talat.

För min del har jag varit tveksam att gå så långt som några motionärer föreslagit, nemligen att afsätta 5,000,000 kronor, och jag tror, att det skulle vara lämpligt, om man inskränkte sig till det

mindre belopp, som föreslagits af herr Palme,  $1\frac{1}{2}$  million kronor. Det är därför, herr vice talman, som jag ber att få yrka bifall till herr Palmes motion.

*Angående  
afsättande af  
medel för  
bekostande af  
norra stam-  
banans fort-  
sättande till  
riksgränsen.  
(Forts.)*

Häruti instämde herrar *Bromée, Näslund* och *Eriksson* i Qväcklingen.

Vidare anförde:

Herr *Palme*: Herr vice talman, mine herrar! För sitt afstyrkande af de nu förevarande motionerna har utskottet icke förebragt mer än ett enda skäl, det nemligen, att det borde vara Kongl. Maj:t förbehållet att taga initiativ, om, när och på hvilka vilkor den norra stambanan bör fortsättas. Jag måste medgifva, att jag icke fullt kan fatta detta skäl. Att denna bana skall fortsättas, derom hade jag nemligen trott, att litet hvar skulle vara ense. Den motivering, som statsutskottet har förebragt, gaf ju vid 1894 års riksdag en framstående ledamot af Första Kammaren anledning att anse, att statsutskottet velat indirekt gifva uppdrag åt Kongl. Maj:t att taga denna fråga om hand. Och till och med af de talare, som yrkade afslag på den då föreliggande motionen, var det flere, ja, de fleste, som uttalade sin bestämda sympati för frågan. Under sådana omständigheter, och då vi nu hafva ett ganska betydande statsöfverskott, hade jag tänkt, att vi af detta statsöfverskott skulle kunna reservera åtminstone någon del för detta ändamål. Genom att utan vidare vilkor afsätta ett belopp binda vi ju icke händerna på Kongl. Maj:t på något sätt. Kongl. Maj:t är ju fortfarande i besittning af det allra bestämdaste initiativ att föreslå, när och under hvilka vilkor banan skall fortsättas, om den skall gå till Haparanda eller Korpikylä, om den skall stanna vid Kalix elf, eller om den skall fortsätta till riksgränsen. Det är endast, att denna bana en gång skall fortsättas, som man genom en dylik afsättning fastslår. Och derom hade jag, som sagdt, tänkt mig, att flertalet vore ense.

Om jag således i likhet med statsutskottet anser, att initiativ bör förbehållas Kongl. Maj:t att bestämma, när och på hvilket sätt denna bana bör fortsättas, vill jag dock derjemte uttala som min bestämda öfvertygelse, att Kongl. Maj:t *snart* bör begagna detta initiativ, och jag skall be att närmare få ingå på skälen för denna åsigt.

Jag vill då icke ingå på de skäl af ekonomisk natur, som jag anser vara, redan de, i och för sig tillräckliga att föranleda ett snart beslut i denna fråga. Jag vill ej heller ingå på de militära skälen, af hvilka enligt mitt förmenande intet enda talar *emot*, men samtliga tala *för* banans fortsättning; utan skall jag i stället be att få framhålla de enligt min åsigt alldes tvingande skäl, som ligga dels i denna landsändas afskilda läge vid gränsen och dels i vissa företeelser af vigt — på andra sidan gränsen.

Enligt ett kejsrerligt bemyndigande af, tror jag, januari månad detta år, har Finlands senat erhållit i uppdrag att uppgöra ett förslag till den finska banans framdragande från Uleåborg till

*Angående afsättande af medel för bekostande af norra stambanans fortsättning till riksgränsen.*

(Forts.)

Torneå. Detta förslag kommer att föreläggas de nästa år sammanträdande finska ständerna, och enligt de underrättelser jag fått från Finland kan jag med visshet förutsäga, att denna bana kommer att bli af Finlands ständer besluten. Och med min kännedom om finnarnes sätt att bygga sina jernbanor fort och billigt är jag också förvissad om, att denna bana snart blir färdig. Under sådana omständigheter gör jag mig den frågan: hvilka skola följderna bli, om finnarna hinna före oss till riksgränsen? Torneådalen, mine herrar, är ingalunda så fattig, som vi »örbor» ofta föreställa oss. Den har tvärt om en ganska liflig rörelse, en ganska stor handel, en ingalunda obetydlig industri. Jag hänvisar blott till det ganska betydande antal fartyg, som hvarje år lossa och lasta i Haparanda hamn, och till de ingalunda obetydliga tullintraderna i Haparanda. Om nu finnarna bli färdiga före oss med sin bana till Torneå, blir följden helt naturligt ett ganska betydande uppsving för hela denna ort, ett uppsving som kommer att sträcka sina verkningar äfven till den svenska sidan om gränsen, äfven till den vestra elfdalen. Men de frukter af detta uppsving, som visa sig i export och import, de komma för visso i sådant fall att söka sin utväg under större delen af året, då sjöfarten genom is är hindrad, in på finska sidan, vare sig förbindelserna knötes direkt i Finland eller varorna endast transiterades öfver Finland via Hangö. Handelsvägar, en gång beträdda, äro, det veta alla, som känna dylika förhållanden, ingalunda lätta att rubba; och en ort eller en köpmanscorps, som en gång invants att finna sina förbindelselinier på ett visst håll, fasthåller vid dessa med en förunderlig envishet, och detta desto mera då det gäller en befolkning, hvilken, som våra finsktalande landsmän deruppe, är af naturen ganska konservativ och som dessutom vid sina finska förbindelser har den fördel, att den kan underhålla sina handelsförbindelser och sin korrespondens med affärsvänner på sitt eget språk.

Jag tror, att man dervidlag kan säga som en talare i Första Kammaren vid 1894 års riksdag, hvilken förklarade, att det är »af största vigt för hela riket, att icke dessa fosterlandets barn drifvas att söka sina naturliga förbindelselinier inom Finland i stället för inom Sverige, hvilket lätt kan komma att ske, om finska banan blir färdig förr än den svenska.» Man bör akta sig — sade samme talare — att bibringa dem »den föreställningen, att de äro afsöndrade och utkastade från det öfriga riket.» Och dervid bör man väl betänka — skrifer en af mina korrespondenter uppe i Norrbotten — »att särskildt Torneådalens befolkning är skild från det öfriga Sverige genom en mur af säregna naturförhållanden, men framför allt genom språket, medan den gräns, som finnes mot Finland, nemligen elfvarne, snarare underlättar än försvårar samfärdseln.» Jag nämnde språket, och jag ber att få återkomma till detta, så mycket mera som jag i den saken är alldeles öfverens med nuvarande talmannen i Första Kammaren, som yttrade angående denna fråga, att »dess politiska betydelse är större än dess betydelse i öfrigt» — huru högt jag för min del skattar dess betydelse i öfrigt. Denna språk- och rasfråga deruppe vid vår finska gräns är af en betydelse, som icke af oss må underskattas, och den kan medföra de betänkligaste följder. Historien



gifver oss i det afseendet från fall, som icke i mycket skilja sig från detta, ganska bestämda lärdomar, hvarom jag skall be att få något erinra.

När de tyska nationalitetsifranne fram emot slutet af förra hälften af detta sekel — icke nöjda med att till det stora tyska fosterlandet räkna det gamla landet Holstein — äfven började att på allvar dit räkna Schlesvig, då lästes litet emellan i tyska tidningar artiklar och upprop till förmån för — såsom det hette — våra förtryckta tyska bröder i Schlesvig, men egentligen för att göra dessa schlesvigbor missnöjda med sin ställning som danska undersåtar. På tyskt initiativ spriddes i Schlesvig broschyrer, folkskrifter, läroböcker, som drefvo samma sats. Tyska sångföreningar (Liedertafeln) öfverflyttades på Schlesvigs mark, och schlesvigarne lockades att under färger, som icke voro de danska, deltaga i den beryktade sångarfesten vid Würtzburg. Och danska regeringen — långt ifrån att med visa åtgärder och på öfvertygelsens väg söka med sig förena och binda alla dessa olika intressen i en gemensam fosterlandskärlek — vidtog så okloka åtgärder, att de ledde till 1848 års krig och 1864 års katastrof, hvilken ryckte Schlesvig och dermed ett par hundra tusen genuina danskar från det blödande Danmarks hjerta.

Det är, mine herrar, en sorglig historia, denna historia om intriger och röfveri; men den har sina lärdomar, och den är ingalunda enastående. Huru försöka icke tyska agitatorer bearbeta de under ryskt välde lefvande tyskarne i de ryska östersjöprovinserna, huru försöka icke slaverna å sin sida att egga upp de nationella lidelserna i Böhmen! Huru förklarade icke tyskarne, då de 1870 gjorde sin invasion i Frankrike, att de voro ditkomna för att befria sina förtryckta tyska bröder i Elsass! Öfverallt samma historia!

Äfven vi hafva en gränsbefolkning af annan nationalitet än vår egen, som talar ett annat språk än svenska. Vål är det sant, att genom en gemensam ärofull historia sedan den gråaste forntiden denna befolkning är bunden vid det gemensamma fäderneslandet. Vål hafva vi sedan urminnes tider samma bildning, samma lagar och seder och religion, och väl vet en hvar af oss, som känner befolkningen deruppe, att aldrig ett ögonblick den skulle tveka — i klar som i mulen tid — att ställa sig vid sina svenska landsmäns sida. Men en agitation af den art vi känna från Schlesvig, från östersjöprovinserna, från Böhmen, kan dock medföra oberäknelig skada. Och denna agitation kanske redan kan spåras deruppe? Ja, helt visst, mer än spåras — den ligger i öppen dag. Under de årliga besök jag aflägger i Finland och med den ganska stora beaktenskapskrets jag der förvärfvat har det varit mig lätt att komma under fund med åtskilliga ganska märkliga symptom i den riktningen — för öfrigt äfven återgifna, tror jag, i åtskilliga svenska tidningar.

Den finska befolkningen består, som bekant, till en mindre del af svenskar, men till den vida öfvervägande delen af finnar. Dessa finnar hafva — från att hafva varit den lägre, mera obildade, mindre inflytelserika delen af nationen — smänningom icke blott svingat sig upp till jemlik ställning, utan äfven stärkt sin åstundan till något

*Angående  
afsättande af  
medel för  
bekostande af  
norra stam-  
banans fort-  
sättande till  
riksgränsen.*

(Forts.)

*Angående afsättande af medel för bekostande af norra stambanans fortsättande till rikagränsen.*  
(Forts.)

ännu mera. Under denna sin kamp först för *rätt* och så för *magt* hafva vissa långtgående element bland dessa finnar icke nöjt sig med att föra finskhetens talan inom egna gränser, utan sträckt sina begärelser derutöfver, i första rummet till finnarne i Estland och till de öfverallt i det stora ryska folket insprängda finska folkgrupperna. Likväl hafva de måhända ansett, att denna verksamhet varit för farlig i längden; och de hafva därför på senare år, tyckes det, valt ett annat verksamhetsfält, ett mera blygsamt men mindre farligt, nemligen de finsktalande folkelementen inom Sverige och Norge.

Redan 1884 var det en lektor — om jag minnes rätt, var det detta embete han innehade — i Uleåborg, Ervast, som skref en bok om en resa han hade gjort på andra sidan gränsen för att taga reda på de finska brödernas ställning. Han meddelar deri, att de ledo under »det gruffligaste förtryck», och uttalade som sin åsigt, att om en finsk här skulle rycka öfver gränsen, dessa landsmän skulle utan betänkande resa sig upp mot konungen af Sverige och Norge. Sådant tal får man stundom höra i Finland inom dessa långt gående kretsar jag nysstalade om. Men det dröjde ännu 10 år, innan ultrafennomanernas agitationer fördes in direkt på svenskt område i form af kringresande agitatorer, utkolportering af tidningar o. s. v. Jag har, för att skaffa mig något reda på dessa förhållanden, satt mig i förbindelse med åtskilliga personer, så väl i svenska norrbotten som i Finland, både norrut och i Helsingfors; och jag har fått åtskilliga egendomliga bekräftelser på verkligheten af det förhållande jag nu angifvit. Så skrifer en af mina meddelare, en person som känner dessa förhållanden synnerligen väl och som har ett mycket godt omdöme:

»Hvad beträffar frågan om den fennomanska agitationen i norra Sverige, är detta ett af de svartaste dragen i fennomaniens historia. Att finska agitatorer, bland dem särskildt Uleåborgska tidningen Kaikus redaktör, Kivikäs, gjort besök bland den finska befolkningen i Sverige och uppmanat denna att icke lära sig svenska för att sålunda bevara sin nationalitet, står utom allt tvifvel.»

Samma person påpekar också, hurusom man »dervid klandrat svenska regeringen och prisat den ryska kejsaren och finnarnes läge i Finland».

En annan af mina korrespondenter skrifer under den 6 februari från Helsingfors:

»Att arbetet deruppe dirigeras härifrån är antagligt, men som det sker med yttersta försigtighet, äro ledarne tillsvidare ej bestämdt kända. Att fennomanska tidningar spridas öfver gränsen till Sveriges finnar, är en redan flera år gammal historia. Numera torde de kringresande agitatorerna uträta mera än tidningarna, och svårt skall det för eder blifva att hindra kolporteringen af de fennomanska åsigterna — — — såvida ni icke ofördrojligen och *mycket* energiskt börja motarbeta de-amma.»

Dermed öfverensstämmer äfven biskop Johansson i Hernösand, som i en tidningsartikel yttrar: »Ett af vilkoren för att denna landsända, och kanske icke så litet dertill, icke skall gå förlorad för

vårt fädernesland, synes vara, att svensk odling der får göra sig gällande.»

Mot biskop Johanssons ord och hans verksamhet för öfrigt har från finsk sida förts ett mycket energiskt och häftigt språk, deribland särskildt i tidningen »Uusi Suometar», som i en lång artikel hänar biskop Johansson och talar om »det obarnhertigaste förtryck», som finnarne i Sverige äro utsatta för.

För öfrigt synes detta ultra-fennomanska parti, om hvilket jag har talat, hafva för sin förfinskaing af de svenska gränsprovinserna uppgjort ett fullständigt program. Antydningar derom hafva funnits att läsa i deras tidningar, t. ex. Kaiku i Uleåborg och Päivälehti i Helsingfors, i hvilken senare tidning af signaturen Kyösti, hvilken lär vara en af dessa af mig omnämnda kringresande agenter, meddelar sina planer, nemligen först och främst grundandet af en ny tidning i Torneå, som skulle taga den sofvande befolkningens uppväckande om hand, vidare en mängd finskspråkiga folkskolor i Torneådalen. »Svenska staten gör så mycket för finnarnes försvenskning, vill ej den finska göra något för att motarbeta detta?» Utom de genom folkskolorna bildade »hårdarna för den nationella agitationen från vårt land bland finnarne i Sverige», anses att man endast genom en folkhögskola »skall lyckas framkalla» en verklig nationalkänsla bland finnarne i gränsmarken.

Såsom tidningarne meddelat, är grundplåten till denna skola redan insamlad, och meningen synes vara, att elever skola mottagas lika väl från den svenska som från den finska sidan af gränsen.

På detta sätt taga sig agitationerna ut från Finland. Men, som jag nämnt, har jag äfven korrespondenter på den svenska sidan, och jag vill äfven af dessa anföra ett par yttranden. En af dem skriver den 8 februari och framhåller nödvändigheten af den norra stambanans vidare framdragning och orsakerna, hvarför vi i detta fall icke böra komma efter finnarne. Han säger: »Orsakerna kunna vara många. Ibland de förnämsta får man allt räkna dit äfven det såkallade förfinskningsarbetet, som man af tidningarne här förut funnit en och annan artikel om. Att s. k. kringresande agenter här farit omkring, torde ega sin rättighet.»

En annan synnerligen insigtsfull och framstående man uppe i Norrbotten, en person, som särskildt studerat dessa förhållanden, skrifver till mig den 22 februari i år: »Att en del af den finsk-fennomanska pressen tagit till orda i frågor, som kunna anses röra endast och allenast Sverige, är en företeelse på det politiska området, som är egnadt att i hög grad väcka hvarje svensks förundran och — harm. Den svenska staten tillbjuder på humanitetens och frivillighetens väg en del af sina undersåtar att lära sig rikets språk för att såmedelst kunna tillgodogöra sig bättre än eljest fosterlandets framåtskridande, och så kommer en del af samma press och gör statens åtgärder i detta hänseende till föremål för de allra mest brutala anfall, viljande derigenom göra sig till målsmän för en förment förtryckt folkstam. I samband med dessa hätska anfall i den fennomanska pressen uppgöres en formlig fälttågsplan i afsigt att motarbeta svenska statens åtgöranden och föreslås sålunda i ett upprop till finska folkskolans

*Angående  
afsättande af  
medel för  
bekostande af  
norra stam-  
banans fort-  
sättande till  
riksgränsen.  
(Forts.)*

Angående vänner att upprätta finska skolor på svenska sidan, att sprida finsk  
 afsättande af litteratur bland vår allmoge, att samla in medel för upprättande af  
 medel för en folkhögskola, som skulle hafva till uppgift att bevara finskheten i  
 bekostande af våra bygder. Bärare af dessa planer är visserligen i främsta rummet  
 norra stam- den fennomanska pressens »enfant terrible», den i hela norra Finland  
 banans fort- mycket spridda landsortstidningen »Kaiku», som jemväl skänkt en  
 sättande till grundplåt till förverkligandet af nämnda folkhögskola; men den om-  
 riksgränsen. ständighet, att »Kaikus» artiklar i dessa frågor upptagits och aftryckts  
 (Forts.) i de ledande fennomanska hufvudstadstidningarne, visar att dessa gilla  
 och hylla samma åsichter som »Kaiku». De innersta motiven till den  
 fennomanska pressens omordade uppträdande torde väl vara att söka  
 i en storhetsdröm att förena alla finsktalande eller af finsk nationa-  
 litet, vare sig de äro att finna inom svenska landamären eller i Öster-  
 sjöprovinserna, till ett politiskt helt.»

Hvad anledningen för öfrigt än må vara, så står det dock fast,  
 att dylika dunkla agitationer bedrifvas i vår finska gränsbygd, och  
 det är icke tillräckligt att affärda dessa agitationer med de ord, hvar-  
 med de bedömas af en af de största och ledande samt på samma  
 gång en af de lugnaste finska tidningarne, som säger om Kyöstis  
 planer, att »den barnsliga naiviteten i hans uppfattning öfverträffas  
 endast af det politiska lättsinne, hvarmed han utkastar sina förslag  
 att från finsk sida rädda den finska nationaliteten i norra Sverige  
 från att försvenskas.»

Det må väl vara sant, och jag är fullkomligt öfvertygad derom,  
 att bakom denna agitation endast står ett finskt parti, och jag vet  
 hvarken att Finland som sådant eller det finska folket på något sätt  
 kan göras ansvarigt för dylika agitationer, men dessa agitationer  
 förefinnas dock, och de äro kanske af djupare betydelse än man vid  
 första påseendet skulle vara villig medgifva, en betydelse, som under  
 vissa kritiska politiska förhållanden kan blifva ödesdiger för vårt land.

Till all lycka för vårt land finnes det icke öfver hufvud taget  
 lojalare och mera trogna svenska medborgare än våra finsktalande  
 bröder der uppe i Norrbotten, hvadan jag är öfvertygad, att dylika  
 angrepp på dem komma att utan effekt tillbakastudsas. Men agita-  
 tionen är dock ett varsel, som visar, att vi, för att mota den, böra  
 uppbjuda alla våra krafter för att så intimt som möjligt förena med  
 hela den svenska statskroppen denna längst i norr belägna, så länge  
 tillbakasatta bygd, och dertill är banans framdragande en nödvändighet.

Goda skolor och kommunikationer ansåg landshöfdingeembetet i  
 Norrbottens län i 1885 års fem-års-berättelse vara *enda sättet* att af-  
 hjälpa olägenheterna med språkförhållandena. För skolorna är redan  
 mycket gjordt och mera göres. Nu återstå främst kommunikatio-  
 nerna. »Banans byggande kan icke uppskjutas, sedan den finska  
 banan blifver dragen till Torneå», yttrade också i Första Kammar-  
 en 1894 en man, som i denna fråga bör anses såsom en af de mest  
 omdömesgille, nemligen f. d. landshöfdingen, generaldirektör Lars Berg.

Det beror på oss i dag, mine herrar, huruvida vi af det stats-  
 öfverskott, hvartill det, som vi väl veta, otillräckligt sådesprodue-  
 rande Norrbotten i en ganska väsentlig grad bidragit, skola afsätta  
 någon del till den viktiga fråga, ja, jag tvekar icke att säga, till

den vigtiga försvarsfråga — ty det är i grund och botten en försvarsfråga — som heter Norrbottens fastare förening med det svenska rikslandet.

I förhoppning att kammaren skall behjerta detta stora intresse, anhåller jag att få yrka bifall till den af mig framburna motionen.

*Angående  
afsättande af  
medel för  
bekostande af  
norra stam-  
banans fort-  
sättande till  
riksgränsen.  
(Forts.)*

Herr Nordström: Jag har begärt ordet för att uttala mina sympatier för herr Palmes motion.

Numera torde den åsigten vara temligen allmänt rotad, att den naturliga ändpunkten för den norrländska stambanan är riksgränsen. Om så är fallet, så kan det endast vara en tidsfråga, när anslag kommer att beviljas för densammas fullbordande. Då framställer sig åter den frågan: hvilketdera är klokast att redan nu, då man har åtskilliga millioner i öfverskott i statskassan, afsätta någon del till denna banas fullbordande, eller att vänta dermed, intill dess dessa millioner hinna konsumeras för improduktiva ändamål, och att sedan åter begagna sig af den gamla utvägen att låna?

Den norrländska banan har byggts så att säga stötvis; man har afbrutit eller åtminstone betydligt inskränkt arbetena ett par gånger. Då har man realiserat byggnadsmaterielen och afskedat arbetarne för att sedan om något år å nyo börja byggandet med forcerad kraft och då anskaffat ny byggnadsmateriel och nya arbetare. För två år är sedan hade vi det nöjet att votera om pensioner och dotationer till afskedade jernvägsarbetare vid den norrländska stambanan. För lidet är fingo vi åter det nöjet att ändra detta beslut och tillåta dessa pensionerade arbetare att åter ingå vid statens arbeten vid det då pågående arbetet med bibanan vid Umeå. I år kommer denna bana att fullbordas. Kanhända får Riksdagen nästa år det nöjet att åter votera om pensioner åt afskedade jernvägsarbetare, för att sedan ett annat år komma att besluta att å nyo engagera dessa samma arbetare vid den norrländska stambanans fortsättande till riksgränsen.

Om en enskild person betedde sig på detta eller liknande sätt, så skulle han säkerligen blifva ansedd för mindre klok. Men svenska Riksdagen, som i hvad angår statens inkomster har hand om pungen, handlar dock i detta fall enligt min uppfattning på ungefär samma sätt.

Som vi veta, är den norrländska stambanan i ekonomiskt afseende en mindre god affär. Den löper till stora delar igenom obygder och sådana terränger, som icke kunna lemna någon väsentlig matning för denna jernväg. Slår jag upp kartan öfver Norr- och Vesterbotten, så finner jag, att den odlingsbara bygden närmast hafskusten intager ett jemförelsevis ganska inskränkt område, ända till dess jag kommer upp till det nordöstra hörnet af Norrbotten. Der utbreder sig en mycket stor lågslätt. Jag tror, att den omfattar en yta, ungefär lika stor som hälften af Skaraborgs län. Det är mig sagdt, att denna lågslätt skall vara af mycken bördighet, att der växer ett ymnigt gräs, att den är användbar för odling, och att den skulle kunna föda en stor del af den befolkning, som nu i stället vänder sin kosa till andra sidan Atlanten. Om denna bördigare del af Norrbotten komme i tidsenlig förbindelse med den öfriga delen af landet,

Angående så föreställer jag mig, att den så småningom skulle bidra att göra afsättande af den norrländska stambanan i någon mån inkomstbringande. Detta medel för hvad vidkommer den statsekonomiska sidan af saken.

Vidare har här förut blifvit alldeles tillräckligt taladt om den norra stambanans fort-kamp, som försiggår i dessa trakter mellan suecomaner och fenno-maner. Ett gammalt känt ordspråk säger, att den, som kommer först till qvarnen, får först mala, och så torde äfven här vara fallet.

(Forts.)

Om vi försumma oss, så försumma nog icke våra grannar på östra sidan om botten sjön att uppdraga sin jernväg till riksgränsen. Och få de upp sin bana dit före oss, så blir foljden den, att den finsktalande befolkningen drager sig dit upp och befolkar dessa stora trakter, som äro användbara för odling. Komma vi deremot före, så har jag lika klart för mig, att den svensktalande befolkningen skall söka sig upp till dessa trakter och der vinna bofäste. Det torde hafva sin stora betydelse, huruvida denna del af landet är bebodd af svensktalande eller finsktalande menniskor.

Slutligen har det uttalats en fruktan för att uppdraga stambanan till riksgränsen, nemligen utaf militära skäl. Man har uttalat fruktan för att, om vi bygga banan till riksgränsen, så skulle vi lättare utsättas för en invasion utaf den östra grannen. Detta är ju en fråga, som jag icke förstår att bedöma. Jag älskar att hoppas, att den dag måtte vara mycket aflägsen, då vi få någonting otaladt med vår östra granne; men vanligt förstånd säger mig, att det under alla eventualiteter bör vara lättare att mota Olle i grinden än sedan han kommit igenom densamma. Jag föreställer mig, att den regeln eger giltighet äfven här.

Följaktligen, från hvilken sida jag än betraktar saken, vare sig den ekonomiska, den politiska eller strategiska, så har det alla skäl för sig, att man icke alltför länge dröjer med att åstadkomma hvad som äntligen en gång måste göras.

Jag ber därför att få instämna uti yrkandet på bifall till herr Palmes motion.

Herr Alsterlund: År 1894, när frågan om norra stambanans fortsättning vidare åt norr förelåg här i Riksdagen, hade jag tillfälle att yttra mig i densamma. Jag har nu egentligen icke några nya skäl att tillägga till dem jag då anförde för banans framdragande till riksgränsen och hvilka skäl voro och äro dels politiska, dels militära och dels ekonomiska, och dessutom har herr Palme alldeles nyss så utförmmande behandlat själfva frågan, så jag kunde ju nöja mig med att instämna med honom, men jag ber dock att få yttra några ord.

Planen för den finska jernvägens framdragande från Uleåborg till Torneå gjordes färdig år 1891 och är nu godkänd; men måhända behöfver den något revideras till följd af skilnaden i prisen 1881 och nu å åtskilliga för byggnaden erforderliga materialier. En sådan revidering tager dock icke lång tid. Herr Palme nämnde, att proposition om banans byggande på finska sidan upp till Torneå skulle komma in till finska landtdagen under nästa år, då den sammanträder. Han nämnde också, att stora sannolikheter finnes

för att denna proposition skulle af landtdagen bifallas. Jag har äfven haft meddelanden från Finland rörande denna fråga, och de äro af enahanda innehåll som de meddelanden han fått. Klart och tydligt är att, om propositionen i fråga bifalles, och detta torde få anses som säkert, finnarne börja bygga omedelbart derefter. De skulle således komma att börja byggandet år 1897 på sommaren. Genom vederbörandes försorg har visserligen under förlidet år en okulär undersökning blifvit verkställd för norra stambanans framdragande till riksgränsen, men ifrån en okulär undersökning och till afslutandet af den definitiva undersökningen, till renstakning af banan, till upprättande af kostnadsförslag för densammas byggande är steget ganska långt. Jag föreställer mig, att det torde gå åt kanske två år och kanske längre tid för att verkställa dessa förberedande arbeten. Om jag har rätt i denna min uppfattning, så är det också klart och tydligt, att den finska banan kommer två å tre år före vår jernväg fram till riksgränsen, och detta anser jag vara synnerligen ofördelaktigt för oss, ty uppenbart är, att Tornedalens ingalunda obetydliga handelsområde skulle för sin affärsverksamhet begagna sig af de lätta och billiga kommunikationer, den finska banan erbjöde, såsom förut här framhållits, och sedan handeln en gång kommit in på denna väg, torde det icke vara så lätt att få den in på en annan. Norrbottens läns landsting, som nogsammt insett detta och som därför äfvensom af andra skäl lifligt och varmt intresserar sig för den fråga, som nu föreligger, ingick på hösten år 1894 till Kongl. Maj:t med en underdånig anhållan, att Kongl. Maj:t ville fortast möjligt verkställa en definitiv undersökning angående banans sträckning och sedan för Riksdagen framlägga proposition i ärendet. Jag nämner detta för att dermed visa, att det icke är endast vi representanter från länet, som här i Riksdagen arbeta för denna bana, utan att bakom oss står hela Norrbottens läns befolkning, som med längtan emotser den dag, då denna bana är ett fullbordadt faktum. Norra stambanans framdragande till riksgränsen är visserligen af stor betydelse för öfre Norrland, men den är därför icke en lokal fråga, utan den är en fråga, som i sig innesluter ett viktigt och stort statsintresse, och detta framför allt af politiska skäl, såsom herrar Friesen och Palme nyss framhållit. Inom Finland pågår för närvarande, såsom bekant torde vara, en förbittrad strid rörande språket emellan fennomaner och suecomaner. Dyrningarna af denna strid hafva redan sträckt sig in på det svenska området. Det är nemligen så, som herr Palme nyss sagt, att fennomanska agitatorer varit inne i våra finska bygder och uppmanat befolkningen der att sätta sig mot svenska språkets införande, och det saknas icke tecken, som tyda på, att dessa agitatorer ämna fortsätta med sitt arbete. Genom norra stambanans framdragande till riksgränsen skulle deras agitation motarbetas, och svenska kulturens och svenska språkets införande i våra finsktalande socknar skulle i hög grad främjas genom den lätta och ständiga förbindelse, som banan medförde mellan dessa socknar och det öfriga Sverige. Då det nu finnes i statskassan ett betydande statsöferskott, så synes det mig som om ett bland de viktigaste ändamål, till hvilket eller för hvilket vi kunna använda en del af detta öferskott, vore norra

*Angående  
afsättande af  
medel för  
bekostande af  
norra stambanans  
fortsättande till  
riksgränsen.*

(Forts.)

Angående stambanans framdragande till riksgränsen. Jag skall därför be, herr vice talman, att få yrka bifall till herr Palmes motion.

medel för  
bekostande af  
norra stam-  
banans fort-  
sättande till  
riksgränsen.

Herrar *Grundell*, *Dahlstedt* och *Boström* förenade sig med herr *Alsterlund*.

(Forts.)

Herr Pehrson i Törneryd: Hvad beträffar det långa anförande, som talaren på stockholmsbänken hade, så vill jag säga, att jag icke riktigt förmådde följa honom, huru gerna jag än skulle velat göra det. Den enskilda korrespondens, han har haft och som han var välvillig nog att meddela oss, den synes mig icke innebära något sådant, som talaren dermed afsåg. Icke heller kan jag finna, att de exempel han åberopat sig på från utlandet äro tillämpliga i detta fall. Det synes mig som om, när man nu på alla möjliga sätt söker att forcera statens jernvägsbyggande i Norrland, de af herrarne, som göra detta på ett så kraftigt sätt, som nu sker, äro något för hårda i sina fordringar. Låtom oss icke glömma, att det finnes andra synpunkter att se denna fråga ifrån än blott och bart de, som blifvit framhållna här i afton, synpunkter hvilka jag vill påstå vara fullt berättigade, ja minst lika berättigade som de, hvilka af motionärerna blifvit framhållna. Låtom oss icke glömma, att svenska Riksdagen har anslagit medel till statens jernvägsbyggande i Norrland med en sådan beredvillighet, att den är exempellös för våra förhållanden och saknar sitt motstycke på hvarje annat område i vårt land. Låtom oss icke heller glömma, att den sista bansträckan, som blifvit fullbordad, den mellan Vännäs och Boden, icke kommer att ännu på många år lemna något tillfredsställande resultat uti ekonomiskt afseende. Kanhända det åtgår flere år, innan det ekonomiska resultatet blir ens sådant, att inkomsterna på denna bandel komma att betäcka trafikutgifterna, jag vill icke tala om att staten skulle få någon sorts inkomst på det nedlagda anläggningskapitalet. Jag kan heller icke tro annat, än att det är fullkomligt berättigadt att taga hänsyn till att en fråga sådan som denna måste ligga kundets regering varmt om hjertat. Med större hast torde det väl ej vara af nöden att fara fram, än att man kan gifva sig något till tåls och se tiden an samt tro på, att i en så viktig sak som denna regeringen helt säkert skall bevaka landets intressen. Det har, såsom det förut framhållits af herr von Friesen, blifvit både af Riksdagen uttaladt och af regeringen godkändt, att sedan man ansträngt sig till det yttersta för att så fort som möjligt komma upp med stambanan till Boden, man också skulle få någon tid på sig, innan man ytterligare fortsatte stambanebyggandet norr ut. Man vill hafva litet andrum, litet »kämpa fritt» så att säga, för att dels se på de ekonomiska resultat, som den bana kunde lemna, som redan är färdigbyggd, och dels för att se tiden något an för att göra sig beredd för fortsättning. Men ingenting är ohållbarare än sådana uttalanden och sådana fattade beslut, det har jag nog förnummit. Ty jag minnes väl den dag, då Riksdagens båda kamrar enade sig om den meningen — det var full enighet som egde rum — att med afseende på sättet att gå till väga för statens stambanors byggande i Norrland man icke borde gå fortare än att man



sysselsatte fullt upp ett arbetslag, hvilket skulle blifva för staten en kostnad af två millioner om året. Det beslutet fattades det ena året, och redan året derpå hördes åtskilliga röster höjas deremot; och två år derefter frångick man detta aftal eller denna öfverenskommelse. Så är det också här. Det är blott få år gångna, sedan en tyst öfverenskommelse gjordes mellan Riksdagens kamrar — och jag tror icke, att denna öfverenskommelse var obekant för regeringen — att sedan man kommit fram till Boden, så skulle man få någon tid på sig, innan man fortsatte.

*Anående  
afsättande af  
medel för  
bekostande af  
norra stam-  
banans fort-  
sättande till  
riksgränsen.*

(Forts.)

Nu vet man ju, och det har redan blifvit frambället i afton, att regeringen har sin uppmärksamhet på denna sak och redan låtit verkställa okulär undersökning; och deraf torde framgå, att regeringen icke ämnar låta denna fråga ligga nere eller hvila. Jag tycker, att det skulle vara fullt tillfredsställande för hvar och en att veta, att saken är i benägen hägkomst och att, så snart den blir färdigberedd, man kan vara fullt öfvertygad om, att Riksdagen har att vänta sig ett förslag i ämnet från regeringen. Jag tycker alla kunna vara öfverens om att, i en så vigtig fråga som denna, utredningen bör komma från Kongl. Maj:t, och att man ingenting bör besluta i en så vigtig statsangelägenhet på framställning af en enskild motionär.

På dessa skäl, herr vice talman, anhåller jag om bifall till statsutskottets förslag.

Herr *Pehrsson* i Norrsund instämde häruti.

Herr *Wallmark*: Herr vice talman, mine herrar! I sak instämmer jag med de herrar, som talat för förslaget förut, nemligen herrar von *Friesen*, *Alsterlund*, *Palme* och *Nordström*. Men derjemte vill jag tillägga några ord.

Det är sagdt, att regeringen skall taga denna liksom alla andra statens jernvägsfrågor om hand, om de skola komma under behörig ompröfning; och detta gillar äfven jag. Men om Riksdagen redan nu behagar i anledning af föreliggande motioner reservera något större eller mindre belopp för stambanans framdragande från Boden till riksgränsen, tror jag, att det vore ett godt beslut. Men frågan är för denna gång fallen eller så godt som afgjord genom majoritetens i det allsmäktiga statsutskottet beslut liksom äfven genom Första Kammarens beslut i dag. Dock hoppas jag i alla fall fortfarande, att frågan fallit framåt, och att regeringen vid en annan riksdag tager den om hand liksom öfriga norrländska stambanefrågor och framgångsrikt fortsätter jernvägen ända fram till riksgränsen.

Jag gör intet yrkande om bifall till min motion, utan i stället om bifall till det af herr *Palme* framställda yrkandet.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad, gaf herr talmannen propositioner *dels* på bifall till utskottets hemställan och *dels* på afslag derå och bifall i stället till den af herr *Palme* i ämnet väckta motionen. Herr talmannen fann svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för den förra propositionen, men som votering begärdes,

blef nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i punkt 3 af förvarande utlåtande n:o 31, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit herr Palmes i ämnet väckta motion.

Omröstningen utföll med 83 ja och 73 nej; varande alltså utskottets hemställan af kammaren bifallen.

#### *Punkten 4.*

*Angående utredning och undersökning för åstadkommande af en statsbana mellan Krylbo och Örebro m. m.* Inom Första Kammaren hade herr *John Rettig* m. fl. och inom Andra herr *J. G. Nyström* m. fl. i lika lydande motioner (n:o 36) Första Kammaren och n:o 144 Andra Kammaren föreslagit:

1:o) att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts förfogande ställa en summa af 15,000 kronor för utredning och undersökning af lämpligaste sättet för åstadkommandet af en direkt jernvägsförbindelse i statens hand mellan Krylbo och Örebro;

2:o) att Riksdagen måtte medgifva, att nämnda summa måtte få delvis eller helt och hållet utgå af tillgängliga medel i mån af behof redan år 1896, men eljest 1897.

Utskottet hemställde, att oförmälda motioner icke måtte af Riksdagen bifallas.

I en vid punkten fogad reservation hade deremot herr *K. Bohnstedt* hemställt: »att Riksdagen måtte till undersökning och utredning af de kostnader, för hvilka en statsbanelinie Krylbo—Örebro skulle kunna bringas till stånd, till Kongl. Maj:ts förfogande ställa å extra stat för år 1897 ett belopp af 10,000 kronor.»

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, anförde:

Herr Nyström: Herr vice talman! I sitt knapphändiga referat har utskottet hänvisat till motionen, och jag tager mig därför friheten att med några ord erinra om de viktigaste delarna af densamma.

Den afser att genom en stambana mellan Örebro och Krylbo åstadkomma en kortare förbindelse mellan det norra och det södra

och vestra Sverige. Med afseende på den vinst i väglängd, som skulle uppkomma genom denna bana, skall jag be att med ledning af tillgängliga tågtidtabeller få upplysa, att väglängden mellan Hallsberg öfver Stockholm till Krylbo är 359 km., att mellan dessa båda punkter likväl finnes en något kortare förbindelse öfver Örebro, Frövi, Tillberga och Sala, men att denna väg, 302 km. lång, likväl passerar i öfre och nedre delarna öfver statens banor, men på mellersta delen öfver två enskilda jernvägar, att vidare den nu ifrågasatta jernvägen, som skulle gå från Hallsberg öfver Örebro, Frövi, Kärrgrufvan till Krylbo, skulle komma att hålla en längd af 144 à 154 km. eller så omkring, beroende på den del, der det för närvarande icke finnes någon jernväg, under det att för vissa delar det redan förut finnes användbara jernvägar, nemligen, utom statens egen mellan Hallsberg och Örebro, den förut nämnda bandelen Örebro—Frövi och den ett enskildt bolag tillhörande Kärrgrufvan—Krylbo. Den icke byggda delen mellan Frövi och Kärrgrufvan skulle enligt tillgängliga kartor hålla en längd af 75 km.; men då terrängens beskaffenhet icke genom dessa kartor är tillräckligt tydliggjord, kan det hända, att man, för att undvika större svårigheter och passerandet af större vattendrag, måste beräkna något längre väg. Jag vill därför för säkerhetens skull antaga, att denna väg skulle vara 90 km.

En jämförelse mellan dessa olika väglängder antyder alltså, att skilnaden mellan den kortaste sträckan och vägen öfver Stockholm, den längsta, är 200 à 215 km; och skilnaden mellan den kortare vägen, som är sammansatt af nu befintliga enskilda banor jemte statens, och denna den nu föreslagna vägen är 158 km.

Nu skulle man ju kunna säga, att det går an att begagna den med afseende å väglängden mellersta af de tre sträckorna. Men härvid uppstår den svårigheten, att det möter nästan oöfverstigliga hinder att åstadkomma en sammanhängande jernvägstrafik öfver så många olika banor, hvarförutom dessas egare svårligen lära kunna åstadkomma hastigare tåg utan ekonomiska uppoffringar, som de icke skulle kunna bära. Detta med afseende på väglängderna i den omedelbara närheten.

Med afseende å förbindelsen mellan södra och vestra delarna af Sverige samt Norrland skulle man väl kunna tänka sig en sådan förbindelse från vestra Sverige med begagnande af redan befintliga jernvägslinier, nemligen å bergslagsbanan mellan Göteborg och Falun, derefter öfver Gefle—Dala jernväg till Storvik och derifrån norrut på statsbanan, men tågordningen är åtminstone nu icke sådan, att den passar för omedelbar trafik, enär jernvägsresan mellan Göteborg och Falun trots ganska snabba tåg icke kan fullbordas med användande af mindre tid än 14 à 15 timmar. Om åter nu ifrågasatt statsbanedel komme till stånd, skulle, såsom också i motionen anföres, en högst afsevärd tidsvinst uppstå. Motionärerna säga, att om denna bana finnes, skulle t. ex. resande och post kunna på dagen transporteras mellan Göteborg, å ena sidan, Gefle, Falun och sannolikt äfven Bollnäs och Söderhamn, på den andra — en besparing af en natts resa eller öfverliggande; med begagnande af nattåg från Göteborg eller Malmö skulle den resande redan följande

*Angående utredning och undersökning för åstadkommande af en statsbana mellan Krylbo och Örebro m. m.*  
(Forts.)

*Angående utredning och undersökning för åstadkommande af en statsbana mellan Krylbo och Örebro m. m.* förmiddag uppnå Gefle eller Falun och på qvällen beqvämt hinna till Östersund och Sundsvall, måhända ända till Sollefteå. Det gäller sålunda en högst betydlig tidsvinst, enär, såsom herrarne veta, för närvarande äfven de snabbaste tåg afbryta sin färd i Stockholm och der förorsaka ett uppehåll på 12 till 14 timmar.

En annan fördel, som uppstode genom den af mig med flere föreslagna banan, ligger otvifvelaktigt deri, att den kommer på ett verksamt och ingripande sätt reglera förhållandena vid Stockholms station. Vi hafva förut under aftonens lopp här haft under öfverläggning möjligheten och kostnaden för att förbättra trafikförhållandena vid Stockholms centralstation, och från alla håll erkändes, att der råder trängsel i afscende på både person- och godstrafik. Man har varit betänkt på högst betydliga utgifter för att råda bot för dessa missförhållanden, men det torde vara alldeles klart, att om den trafik från södra till norra Sverige, som nu går öfver Stockholm och der alltid direkt eller indirekt åstadkommer stagnation, kan till en väsentlig del föras öfver en 200 kilometer kortare jernväg, så skall man derigenom kunna åstadkomma afsevärda besparingar i de kostnader, som kräfas för Stockholms station eller stationer.

Den ifrågasatta banan skulle, såsom jag förut framhållit, komma att blifva en sammanbindningsbana mellan två af landets hufvuddelar, men den skulle heller icke sakna sin betydelse för den ort, der den droges fram. I en tidning från denna trakt, hvilken jag läst — den heter »Bergslagernas tidning» och utgifves, om jag icke missminner mig, i Linde — läses följande: »Det måste erkännas» — tidningen citerar här Nya Dagligt Allehanda, som haft en sympatisk artikel i frågan — »det måste erkännas, att de skäl som tala för motionen varit många, och deri vilja vi på det lifligaste instämma». Vidare får man veta, att banan i fråga skulle komma att beröra många af mellersta Sveriges jernverk äfvensom flera större grufvefält, hvars mera quartersfria malmer komme att såsom synnerligen behöfliga transporteras till norrut belägna jernverk, på samma gång, i motsatt rigtning, afsättning komme att beredas för de norrländska träkolen direkt med statsbanan ända ned åt Lindes och Nora bergslag.

Det är således uppenbart, att banan skulle blifva af största betydelse för denna trakt, som väl icke kan sägas vara direkt fattig på jernvägar, men der likväl på en sträcka af 8 eller 9 mil icke finnas några sådana annat än på långa afstånd. Jag vill särskildt fästa uppmärksamheten på, att t. ex. de stora bruken Fagersta och Vestanfors, Billsjö och Baggå sakna annan mera kraftig förbindelse med kringliggande orter än den tidtals naturligtvis obrukbara Strömsholms kanal. Derför måste i dessa orter ännu i den dag som är, särskildt på vintrarne, då större transporter egentligen pågå, det temligen gammalmodiga transportmedlet efter landsvägarna i stor skala användas.

Jag torde heller icke säga för mycket om jag, i likhet med hvad i motionen säges, framhåller, att jernvägen i strategiskt hänseende är af utomordenlig vigt, och den är af vigt i synnerhet derför, att det blir staten, som kommer att ega hela sträckan, och statens

tåg kunna naturligtvis ordnas för militärtransporter på helt annat sätt än tåg på enskilda banor.

Till sist vill jag framhålla, att orsaken hvarför motionärerna nu kommit med sitt förslag är den, att motionärerna ansett, att denna jernvägsfråga och en utredning angående densamma är brådskande, enär en del och icke så få underdåniga ansökningar om erhållande af koncession å jernvägsanläggningar i denna trakt föreligga, och det torde väl knappt kunna bestridas, att dessa frågor icke kunna afgöras utan tagen hänsyn till frågan om en stambanas framdragande i samma trakt.

Det synes mig alltså, som om motionärerna gifvit fullgoda skäl för sitt förslag, skäl som statsutskottet icke med ett ord gendrifvit, och man hade då väl kunnat hoppas och vänta, att utskottet visat motionens syfte något tillmötesgående. Så har emellertid icke skett, men deremot har en af reservanterna från Första Kammaren gifvit motionärerna ett sådant erkännande, och då Första Kammarens beslut redan utfallit i enlighet med denne reservants förslag, tillåter jag mig, herr vice talman, att yrka bifall till herr Bohnstedts reservation.

Herr *Arhusiander* förenade sig med herr Nyström.

Herr Kihlberg yttrade: Sedan länge har inom Riksdagen den meningen vunnit erkännande, att, då det är fråga om anläggande af statsbanor, initiativet, så väl hvad sträckningen som tiden för deras anläggande angår, bör komma från regeringen, och detta för att komma ifrån de många pinsamma slitningar mellan skilda orters intressen, som under förfutna tider gjort sig gällande inom Riksdagen. Det må nu visserligen sägas, att en blick på kartan är tillräcklig för att visa, att särdeles gynsamma förhållanden här föreligga i fråga om anläggandet af en statsbana, genom hvilken man skulle erhålla en genare sammanbindningsled mellan Norrland å ena sidan och landets södra och vestra delar å den andra; men nekas kan icke, att ortsintressen här spela in lika väl som i fråga om andra dylika förslag. Här gäller det särskildt örebrointresset, då det ju är fråga om en stambana, som säkerligen skulle blifva till stort gagn för bergshandteringen i denna landsdel. Här har äfven talats om att man på detta sätt skulle kunna tillgodogöra sig Norrlands rikedom på skogar, som lämpa sig för kolning i och för jernvägens behof. Detta är dock ett påstående, som tål vid en jemkning — det är nog en illusion. Vi veta allt för väl, att träkolen icke tåla vid en sådan transport — de blifva snart för dyra.

Hufvudsakliga intresset ligger nog deri, att Norrland skall få lättare och genare kommunikationer med öfriga delar af riket. Att ortsintressen tränga sig fram, är helt naturligt och bör icke klandras, men jag tror icke, att det skulle vara klokt från Riksdagens sida att frångå den rigtiga princip, som förut följts.

Vi ha nyss förhaft en lång diskussion om en annan jernväg, och det talades då om Norrland. Det framhölls, att Norrland blifvit särdeles tillgodosedt med afseende på jernvägar och sålunda från statens sida under den senare tiden gynnats på utomordentligt sätt. Jag är viss, att Norrland icke heller framdeles skall blifva glömdt.

*Angående utredning och undersökning för åstadkommande af en statsbana mellan Krylbo och Örebro m. m.*  
(Forts.)

Angående utredning och undersökning för åstadkommande af statsbanan mellan Krylbo och Örebro m. m. (Forts.)

Om också frågan om banan norr om Boden blir framskjuten, läres nog denna jernväg en gång komma till stånd. Men att nu, på samma gång som denna fråga skall tryckas fram, äfven trycka fram frågan om en annan stambana, som äfven den skulle särskildt tillgodose Norrlands intressen — jag menar banan mellan Krylbo och Örebro — synes mig ändå vara att gå för långt.

Med anledning häraf skall jag anhålla, att kammaren ville sluta sig till hvad utskottet i förevarande punkt har föreslagit.

Herr Eriksson i Bäck: Vi ha nyss af en ärad ledamot af statsutskottet fått höra, att ortsintressen skulle här till en ganska väsentlig del spela in. Emellertid torde det vara klart, att det åtminstone icke uteslutande är detta slags intressen, som här föreligga. Genom en blick på kartan bör det vara tydligt för hvar och en, att det fattas en bana mellan Krylbo och en annan punkt på statsbanan — det må nu vara Örebro eller annan plats i denna nejd. Det behöfver nu alls icke vara något specielt örebrointresse, som här söker att göra sig gällande, ty det är alls icke säkert, att denna bana, om den kommer till stånd, kommer att gå till Örebro så direkt, som man här förutsatt. Den enskilda banan Köping—Hult har nämligen sådana koncessionsvilkor, att den, om det blefve fråga om ett eventuelt inköp, skulle ställa sig ganska dyr. Det torde därför vara ovisst, om icke den del af nämnda bana, som här skulle komma att ingå, nämligen Frövi—Örebro, skulle vid ett ifrågasatt inköp betinga så högt pris, att det vore fördelaktigare att välja en annan väg. Man kunde då tänka på att draga den nya banan från Kärrgrufvan förbi Riddarhyttan, som är ändstationen på banan Köping—Uttersberg, och från Riddarhyttan till Storå, som ligger på Frövi—Ludvika-banan, och derifrån öfver åt Nora. Sedan kunde man ju komma på Nora—Karlskoga jernväg och vidare till Laxå samt slutligen till Göteborg. Det skulle kanske också vara möjligt att komma en annan väg genom att från Riddarhyttan genast gå söder ut ned till exempelvis Arboga stad eller Jäders bruk, som är den närmast intill Arboga belägna stationen. Der skulle banan skära jernvägen Köping—Hult och sedan gå genom de bördiga socknarne Götlanda, Glanshammar, Ringkarleby och framåt Örebro. I de trakter, genom hvilka banan troligen skulle komma att gå, om den nämligen droges från Riddarhyttan förbi Storå, ligga flera betydande bruk och gruffält, och det är därför all anledning att antaga, att banan i och för sig, äfven som ortsbana betraktad, skulle komma att bära sig. Den ortstrafik, som banan komme att upptaga, blefve helt säkert af ganska stor omfattning. Men det är ju i alla fall så naturligt, att det bör finnas en sammanbindningslänk på statsbananätet, mellan norra och södra Sverige, att man icke behöfver hysa några betänkligheter mot att yrka bifall till herr Bohnstedts reservation. Jag anhåller därför om bifall till densamma.

Herr Hahn: Jag ber endast att få yttra några få ord.

Här har talats om örebrointressen. Då nu jag är representant för Örebro, skall jag tillåta mig meddela, att jag för min del icke

känner några örebrountressen med afseende å denna nya bana. Min egen lifliga öfvertygelse är den, att, om banan från Krylbo skall utgöra en sammanbindningslänk mellan öfriga delar af statsbanenätet, den icke kommer att gå öfver Örebro, utan vore väl Nora den första stad, som banan skulle träffa, då den går ut från Krylbo. Några örebrountressen vet jag, som sagdt, icke af. Deremot tror jag, att det finnes tillräckligt stora intressen för de orter, som af banan skulle beröras, om den komme att gå i så nordlig rigtning, som här antydts. Då fråga var om en bana Linde—Valskog, visade det sig, att det fins ett behof af jernvägar, dragna genom dessa på grufvor rätt rika orter. Med hänsyn härtill vore det nyttigt, att banan komme till stånd, men för Örebro stad tror jag icke, att den vore till särskildt gagn.

*Angående utredning och undersökning för åstadkommande af en statsbana mellan Krylbo och Örebro m. m.*  
(Forts.)

Herr von Friesen: Herr talman! Vid behandlingen af den föregående punkten ansåg jag, att Riksdagen borde taga ett initiativ. Jag anser det icke i fråga om den punkt, som nu föreligger. I den förra punkten var det nemligen fråga om ett viktigt statsintresse af alldeles säregen art: här föreligger åter, lät vara ett statsintresse, men ett som icke alls är af samma betydelse som det förra. Det är detta, som för mig är afgörande.

Jag kan för öfrigt så mycket mindre vara med om det yrkande, man här gjort om bifall till herr Bohnstedts reservation, som efter de två senaste talarnes anföranden hela saken förefaller mig vara alldeles sväfvande. De yrka bifall till herr Bohnstedts reservation, som uttryckligen talade om banan Krylbo—Örebro, men tillika säga de, att banan icke bör gå till Örebro. Det är en tankegång, som jag icke kan för min del fatta. Och icke är Kongl. Maj:t så i saknad af medel, att icke Kongl. Maj:t, för den händelse han anser denna undersökning böra göras, utan något särskildt anslag från Riksdagen kan verkställa densamma. Jag yrkar, herr talman, bifall till statskottets förslag.

Herr Hahn: Jag ber att få upplysa den senaste talaren om, att jag icke har framställt något som helst yrkande. Jag har endast uttalat som min åsigt, att banan, om den kommer till stånd, sannolikt kommer att gå till Nora, och att det för den orten vore synnerligen förmånligt, om banan blefve byggd.

Jag har, som sagdt, icke yrkat bifall till reservationen.

Herr von Friesen: I sådant fall tager jag undan den senaste ärade talaren, men då återstår ändå herr Eriksson i Bäck, som yrkat bifall till herr Bohnstedts reservation.

Herr Eriksson i Bäck: Ja, det är sant, att jag yrkade bifall till herr Bohnstedts reservation. Men om banan skulle komma att gå den vägen åt Nora, så är dervid litet kortare väg att undersöka, än om vägen toges till Örebro. Men i senare fallet behöfdes antagligen icke mer pengar, i alla fall icke mer än som blifvit föreslaget.

*Angående utredning och undersökning för åstadkommande af statsbana mellan Krylbo och Örebro m. m.* Herr Ahrenberg: Den ledamot af statsutskottet, som yttrade sig i nästföregående fråga, sade, att der förelåg ett viktigt statsintresse. Det statsintresset var af mera politisk art; här föreligger för visso ett statsintresse af ekonomisk art. Ty jag får säga, att efter min öfvertygelse är den banan en bland vårt lands mest bäriga banor, så att den skulle komma att ge åt statens jernvägsnät en väsentligen ökad inkomst.

(Forts.) Jag är alldeles fri från hvarje ordsintresse, utan tänker endast på hvad den skulle gifva landet i dess helhet; och då är jag viss på att det är en sådan bana, till hvilken man, om staten låte den komma i enskilda händer, mycket snart skulle få tecknad det kapital, som behöfdes.

I likhet med herr von Friesen är jag öfvertygad om att regeringen skall finna tillgång till en 10,000 kronor i och för undersökningar, men som Första Kammaren i koncis form fattat beslut om att ställa 10,000 kronor till Kongl. Maj:ts förfogande, ber jag att återigen få framställa detsamma.

Jag yrkar bifall till herr Bohnstedts reservation.

Herr Pehrson i Törneryd: En talare sade nyss, att en blick på kartan kunde öfvertyga en hvar om lämpligheten och behöfligheten af den ifrågasatta jernvägen. Ja, men en blick på kartan skall också öfvertyga en hvar, att med den ifrågasatta jernvägen kommer man allt att råka i kollision med icke så obetydliga svårigheter, jag syftar på de enskilda jernvägar, som redan finnas på den ort, här är i fråga.

Hvad det skulle komma att kosta staten att inlösa bitar af dessa enskilda jernvägar, tilltror jag mig icke att kunna förutsäga, men säkert är, att det skulle bli en mycket dyr affär. Dertill kommer, att det hör till ovanligheten, att en sådan framställning af Riksdagen godkännes på enskild motionärs förslag, då indirekt åtminstone deri ligger antydd den åsigten, att en fråga, som förmenas vara så vigtig för stambanenätet som denna, icke skulle ses i rätt tid och på rätt sätt af regeringen.

Det synes i det fallet innebära ett underkännande af regeringens förmåga att på bästa sätt tillgodose statens intressen rörande kommunikationsväsendet. Då jag icke kan förutsätta detta, tror jag det är bäst att afslå motionärernas framställning och bifalla utskottets afstyrkande förslag.

Herr Kardell: Att här är fråga om ett viktigt statsintresse, torde icke böra bestridas. Det framgår för öfrigt deraf, att motionerna, om hvilka är fråga, äro undertecknade af representanter från landets mest skilda delar, af skåningar och norrländingar, såväl som af representanter från mellersta Sverige. Sant är, att frågan ännu icke är utredd, hvadan man icke kan veta de kostnader, det kan komma att föra med sig att anlägga denna jernväg; men motionärerna begära just, att åt regeringen lemnas ett anslag, dels för att få en sådan utredning verkställd, dels äfven för undersökningars anställande. Visserligen tyckes utskottet, att döma af slutet af dess motivering, före-



ställa sig, att motionärernas tanke varit att sjeliva verkställa ifrågavarande utredning, men så är icke förhållandet; tvärt om skulle motionärerna vara ytterst tacksamma, om regeringen behagade verkställa densamma.

*Angående  
utredning och  
undersökning  
för åstad-  
kommande af  
en statsbana  
mellan  
Krylbo och  
Örebro m. m.  
(Forts.)*

För öfrigt är det högst besynnerligt, att utskottet icke har egnat ett enda ord till vederläggning af de motiv, motionärerna framställa, då motionärerna nemligen förklara att de ansett ifrågavarande jernväg »nödvändig för att förkorta den nu allt för långa resan från landets södra och västra delar till Norrland och derjemte utgöra en för hela landets samfärdsel utomordentligt vigtig komplettering af statsbanenätet.»

Om den saken säger utskottet rakt ingenting. Deremot förklarar det endast, att det icke vill på framställning af enskild motionär befalla sig med jernvägsfrågor.

Detta förefaller mig att vara en högst egendomlig inkompetensförklaring gent emot riksdagsmännen.

Afven om dessa icke aflagt någon särskild riksdagsmannaxamen, torde de dock åtminstone i allmänhet kunna hafva en uppfattning afven i jernvägsfrågor.

Jag yrkar bifall till reservationen.

Herr Petersson i Runtorp: Jag har begärt ordet för att hemställa till hvar och en att pröfva sig sjelf, om han fått jernvägsfeber eller icke.

Jag tycker det går för långt, när man håller på så här långt in på natten.

Det har talats om, att vi endast behöfva se på kartan för att öfvertyga oss om den här jernvägens behöflighet.

Ja, om man ser på kartan, så finner man, att jernvägarna äro så många, att man icke vet, hur man skall komma fram med den här ifrågavarande.

Jag tycker man bör ha så pass mycket förtroende för regeringen, att man bör göra sig underrättad om hvart regeringen vill att jernvägen skall gå fram, och icke här yrka bifall till reservationen, utan som sagdt låta Kongl. Maj:t ha ett ord med i laget, när fråga är om att bygga stambanor.

Jag vill icke uppehålla tiden längre, utan ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr von Friesen: Nej, icke sakna riksdagsmännen förmåga att förstå och bedöma, hvar jernvägar skola gå fram, ty det veta de alldeles utmärkt bra; men för att slippa dessa kombinationer mellan olika landsändars intressen, dessa jernvägsintriger, som spelat en så stor rol i föregående tidens riksdagar, vill jag, att initiativet i dylika frågor öfverlemnas åt regeringen.

Herr Eriksson i Bäck: Liksom herr Petersson i Runtorp förut i afton icke tycktes känna de frågor, hvarom han sjelf motionerat, så tyckes han icke heller nu känna till den trakt, hvarigenom denna bana skall löpa fram, och det må nu vara honom förlätligt.

*Angående utredning och undersökning för åstadkommande af en statsbana mellan Krylbo och Örebro m. m.* Men jag känner till en del af de trakter, som den föreslagna banan skall löpa igenom, och det är sant, hvad jag förut sagt, att der finnas stora bruk och gruffält, så det torde bli en betydande ortstrafik, som den banan komme att få. Från den sidan sedt komme den nog att bära sig liksom ock såsom sammanbindningsled för statsbanorna i norra och södra Sverige.

(Forts.)

Öfverläggningen var härmed slutad. Enligt de framställda yrkandena gaf herr talmannen propositioner *dels* på bifall till utskottets hemställan och *dels* på bifall till herr Bohstedts i ämnet afgifna reservation; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Herr Nyström begärde likväl votering, hvilken ock företogs enligt följande nu uppsatta och af kammaren godkända omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i punkt 4 af förevarande utlåtande n:o 31, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit den af herr K. Bohstedt vid denna punkt afgifna, utskottets betänkande vidfogade reservation.

Omröstningen utföll med 110 ja och 30 nej; varande alltså utskottets hemställan af kammaren bifallen.

## § 5.

*Om eftergift af en riksbankens fordran hos vaktmästaren J. Thunberg.*

Slutligen föredrogs bankoutskottets memorial n:o 6, med anledning af gjord framställning om eftergift af en riksbankens fordran hos vaktmästaren J. Thunberg.

Sedan vaktmästaren i riksbanken J. Thunberg hos utskottet gjort ansökning om befrielse från skyldighet att ersätta riksbanken ett belopp af 1,096 kronor 80 öre, som af banken utbetalts för ett under Thunbergs vård förkommet assureradt bref, samt utskottet anmodat fullmäktige i riksbanken att i anledning deraf afgifva yttrande, hemställde, i enlighet med fullmäktiges framställning, utskottet i föreliggande memorial:

»att vaktmästaren Thunbergs ansökning må på det sätt af Riksdagen bifallas, att Thunberg befrias från vidare ersättningsskyldighet till riksbanken för ifrågavarande förkomna värdeförsändelse, sedan han till riksbanken inbetalt sexhundra kronor och under vilkor, att af sistnämnda belopp trehundra kronor inbetalas genast och åter-

stående trehundra kronor genom afbetalningar, lämpligen fördelade på åren 1896 och 1897. »

Emot denna utskottets hemställan hade reservation afgifvits af herrar *Sjö, Holmgren, O. Larsson* i Mörtlösa och *Nylander*, hvilka yrkat afslag å så väl vaktmästaren Thunbergs ansökan som bankofullmäktiges hemställan.

*Om eftergift af en riksbankens fordran hos vaktmästaren J. Thunberg. (Forts.)*

I fråga härom anförde:

Herr *Sjö*: Såsom herrarne torde finna af betänkanDET, har jag reserverat mig mot det beslut, hvartill utskottet kommit, och jag skall därför be att icke blott få angifva skälen till denna min reservation, utan äfven få angifva, huru man hittills förfarit i denna fråga.

Den 23 december 1895 instälde sig vaktmästaren Thunberg på härvarande postkontor för att afhemta bref och värdeförsändelser till riksbanken, och der erhöLL han icke mindre än 39 dylika försändelser, som han äfven utqvittrade, men af hvilka han till riksbanken ej aflemnade flera än 38 stycken. Han aflemnade nemligen försändelserna till respektive kommissarier, med undantag af en försändelse, som derfor ej heller af vederbörande banktjensteman blef qvittrade. Någon anmälan om det saknade brefvet gjordes icke genast. Det har för den skull inom utskottet förefallit åtminstone mig och mina medreservanter, som om — då man icke genast anmälde, att en lucka i postboken fans för detta bref — det måtte vara en ganska besynnerlig kontroll, som i banken utöfvas deröfver, huru vida vaktmästarne aflemla de värdeförsändelser de afhemta eller icke. Ty förlusten af det ifrågavarande brefvet, som var från Östersund och innehöll 1,096 kronor 80 öre, blef icke anmäld förrän en hel månad efter det att brefvet kommit bort. Hvarken kommissarierna i riksbanken eller vaktmästaren i fråga brydde sig om att yppa förlusten, förrän det af afsändaren gjordes förfrågan i riksbanken, hvarför icke något erkännande ingått till honom. Då först har någon undersökning försiggått, och det på så sätt, att Thunberg tillfrågades om huru med brefvet sig förhölle. Han svarade då på frågan, hvarför han icke förr gifvit till kända förlusten, att han trodde, att posttjenstemännen, såsom de gjort någon gång förut, hade påfört honom ett bref, utan att han fått det. Undersökningen stannade dervid, men som kommissarierna ville ha valuta — ty de ville icke erkänna, att de gjort sig delaktiga i någon förseelse, emedan de icke skulle vara skyldiga att kontrollera, om de finge brefven eller ej — affordrades mannen i fråga en förbindelse på beloppet, d. v. s. på 1,096 kronor 80 öre. Och han aflemnade denna förbindelse under den förespegligen, att han borde ingå till bankoutskottet med anhållan, att beloppet skulle bliiva afskrifvet. Så skedde äfven. Genast efter det han aflemnat förbindelsen, inkom han nemligen med en dylik anhållan till bankoutskottet. Detta remitterade frågan till fullmäktige, och derefter afgaf utskottet sitt utlåtande, som herrarne här kunna läsa, gående ut derpå, att Riksdagen på beloppet i fråga måtte afskrifva en del, och att Thunberg skulle betala 600 kronor. Men det

Om eftergift synes mig, som om utskottet bort hemställa, att, derest Thunberg af en riksbankens icke fått brevet på postkontoret, utan enligt hans förmenande brevet fordran hos endast blifvit honom påskrifvet, han icke heller skulle behöfva betala vaktmästaren beloppet. Men ingen utredning om, huru med denna sak sig förhöll, J. Thunberg. har blifvit verkställd, och det är en *sådan*, som jag och mina medreservanter vilja ha till stånd och som kan bringa klarhet i saken, så att man icke på rak arm skall afgöra frågan.

(Forts.)

Såsom herrarne veta, får man i riksbanken ofta afskrifva en del fordringar. *Delta* är också en fordran, som riksbanken har. Den skulle nu, enligt utskottets förslag, genast afskrifvas utan någon föregående undersökning eller utredning. Den undersökning, som hittills gjorts, iuskränker sig, såsom jag nämde, till att man tillfrågade mannen, huru saken tillgått, och derom har han äfven lemnat upplysning. Det är alltsammans. Men om nu frågan om afskrifningen ej genast afgöres, utan får ligga till sig, ha vi trott, att det icke skulle vara omöjligt att få reda på den person, som möjligen är orsak till att brevet bortkommit, och måhända äfven att få reda på sjelfva brevet. Det gifves nemligen exempel på att bref, liksom i detta fall, verkligen hafva varit borta flera månader och sedan kommit till rätta. Jag vet åtminstone ett dylikt fall, der detta inträffade, nemligen då ett bref som afsändes från Sverige till Amerika och som varit borta i 9 månader, slutligen efter åtskilliga efterforskningar hittades på ett postkontor i England. Jag vet därför icke, hvarför man nu skall visa en sådan brådska. Hvarför kan icke frågan få ligga till sig något? Man förlorar ju icke något derpå, utan tvärt om skulle man, som sagdt, kunna vinna tillförlitliga upplysningar om hvart brevet tagit vägen.

Det icke blott ligger bankvaktmästarne till last, att brevet kommit bort, utan äfven *bankokommissarierna*, att de icke utöfvat bättre kontroll. Luckan för detta bref stod ju kvar i postboken, och detta hade kommissarierna bort observera. Såsom herrarne äfven hafva sett af betänkandet, har vaktmästaren, såsom en bidragande orsak till att brevet möjligen kommit bort, åberopat sin höga ålder och sin sinnesslapphet. Bankofullmäktige säga ju äfven, att de varit betänkta på att afskeda honom, men så hafva de låtit allt gå som förut, tills det nu gick som det gjorde. *Delta* ligger kanske fullmäktige icke så litet till last, då man vet, att de hafva icke mindre än 32 ordinarie och extra vaktmästare, alla friska och dugtiga, till sitt föfogande. Jag tycker därför, att det varit tillbörligt att icke sända blott *en* enda person, och dertill en gubbe, som sjelf erkänt sig gammal och slö och som fullmäktige äfven erkänt som sådan, utan jag anser, att man i stället gerna kunde sändt *två*. Tillgång dertill hade nog funnits, och derigenom hade äfven dessa båda hud kunnat kontrollera hvarandra och kanske på det sättet bättre utträttat ärendet. Och jag hemställer verkligen till herrarne litet hvar, om icke — såsom denna fråga nu står — bankokommissarierna och bankofullmäktige borde kunna anse det såsom en hederssak att sjelfva uppgöra denna lilla sak.

Jag har äfven sett denna fråga från en annan synpunkt, nemligen från den synpunkten, att om nu Riksdagen skulle i enlighet

med utskottets förslag bevilja detta belopp, så skulle derigenom ett *Om eftergift af en riksbankens fordran hos vaktmästaren J. Thunberg.* prejudikat kunna fastslås för framtiden. Jag fäster mig här icke vid *beloppet*, som ju i detta fall är ett rent nonsens, utan hvad för mig här vid lag är hufvudsaken är *principen*. Ty om det på detta sätt fastslås ett prejudikat, att, om en tjänsteman eller vaktmästare på sådant sätt förlorar en summa, staten skall afskrifva förlusten — det kan här bli fråga icke blott om 10,000 kronor, utan äfven om 100,000 kronor — hvad kommer man då att göra? Jo, säger man, man skall se efter i protokollet, och man finner då ett prejudikat, att Riksdagen i liknande fall beslutit afskrifva ungefär halfva summan.

Nej, mine herrar, må man här vid lag noga pröfva hvarje bidragande faktor och noga betänka, hvad man må göra eller icke göra. Och är därför denne vaktmästare utan skuld, så att man icke kan påstå, att det var hans fel, att brevet kom bort, *då* bör han ej heller ersätta den förlorade summan. Han har ju också begärt, att *hela* beloppet skulle afskrifvas, men utskottet och fullmäktige föreslå i stället, att Riksdagen må ålägga honom att betala en del eller 600 kronor, och det så att säga utan ransakning. Vill man på detta sätt fälla en dom, vore det enligt min tanke på sin plats att låta saken ligga till sig till nästa år. Man förlorar, såsom jag förut påpekat, icke något derpå, och det är äfven för den skull jag ber att få yrka afslag å utskottets hemställan, och det i den förhoppning, att man skall lyckas få klarhet i saken, derest nemligen icke vederbörande sjelfva vilja göra upp densamma.

Herr Themptander: Det är mig mycket motbjudande att i denna sena timma besvara kammaren, men jag kan ju icke öfvergifva den stackars vaktmästarens sak, då nu en ledamot af bankoutskottet yrkat afslag å utskottets hemställan. Han talade dervid om, att bifall till detta förslag skulle innebära ett farligt prejudikat. För min del får jag säga, att jag icke vet något, som mindre egnar sig att åberopa, såsom prejudikat än just det förhållande, som här föreligger. Här har ju inträffat ett missöde för ifrågavarande vaktmästare, och icke kan man väl betrakta missöden såsom prejudikat. Har ett dylikt inträffat och frågan blir underställd Riksdagens pröfning, så har ju Riksdagen i hvarje fall att undersöka de föreliggande omständigheterna. Det kan visst inträffa, att en annan gång ett bref kommer bort, som innehåller 100,000 kronor, men då får nog riksbanken betala dessa 100,000 kronor, ty då har man ej någon utsigt att vinna mycket genom regress till någon vaktmästare.

Här har ju utredning skett, så att jag icke kan förstå, hvad den ärade talaren menade med en ytterligare undersökning. Det enkla sakförhållandet är, att vaktmästaren har qvitterat ut försändelsen på postkontoret, men att han sedan icke aflemnat den i Riksbanken, enär den förkommit. Han står i ansvar för brevet och därför har han äfven aflemnat en förbindelse å beloppet, och nu är det fråga om att efterskänka en del af detsamma. Den undersökning, hvarom herr Sjö talade, har således redan skett, och det, så snart anmälan var gjord. Herr Sjö säger, att man skulle undersöka hvart brevet

Om eftergift tagit vägen. Ja, det vore nog bra, om det kunde ske med framgång, af en riksbankens men det har visat sig, att brefvet ej funnits kvar å postkontoret, och fordran hos längre kommer man ju ej med undersökningen. Den möjligheten är vaktmästaren ju visserligen icke alldeles utesluten, att brefvet kan komma tillbaka J. Thunberg. och beloppet återfås — men då blefve ju allt godt och väl, då finge (Forts.) ju riksbanken åter alla sina utgifna pengar, och vaktmästaren återfick den skadeersättning han nu fått vidkännas. Vid undersökningen på postkontoret hänvisas man till, att vaktmästaren qvitterat brefvet. Sedan är det omöjligt att göra något vidare af saken, så vida ej genom en tillfällighet i framtiden det kan utrönas, hvart brefvet tagit vägen.

Saken skall »ligga till sig», säger herr Sjö. Men icke kan detta ske åtminstone till någon fromma för vaktmästaren i fråga, ty såsom herr Sjö mycket väl vet, fingo vi i utskottet höra talas om särskilda åtgärder för att hindra ombudsmannen från att lagsöka vaktmästaren redan nu. Afslår nu kammaren det föreliggande förslaget, är det ju klart, att vaktmästarens förbindelse, förfallen till inbetalning, liksom andra förbindelser indrivnes, och att långt före nästa riksdags början verkställighet således kommit att ske mot vaktmästaren. Och därför skulle för honom ett afslag nu visserligen icke bli till något gagn.

Nu säger man vidare, att det icke är så väl stäldt med kontrollen i detta fall öfver att assurerade försändelser, som af en vaktmästare mottagits i postkontoret, verkligen komma vederbörande tjänstemän i riksbanken till handa. Ja, det är alldeles riktigt, att med den kontrollen har det icke varit nöjaktigt bestäldt. Derfor har också bankoutskottet begärt upplysningar från bankofullmäktige om, huru det förhåller sig i detta afseende. Något officiellt svar har ännu icke till utskottet inkommit; men herr Sjö vet lika väl som jag, att bankofullmäktige redan vidtagit anordningar för att åstadkomma för framtiden en effektiv kontroll. Men om det är så, att en brist i kontrollen hittills förefunnits och i detta fall föranledt, att anmälan om det förkomna brefvet icke gjorts så tidigt som önskligt varit — om så är, säger jag, synes det mig vara än mera hårdt, att denne vaktmästare ensam skulle drabbas af påföljden för olyckan. Jag säger »olyckan»; ty här föreligger ingenting annat än en olycka. Det är nemligen så lyckligt, att det är ingen som helst misstanke, att någon oärlighet skulle föreligga. Skall nu vaktmästaren ensam bära ansvaret och påföljden för en händelse, som synes häntyda på, att det hittills varit någon brist i kontrollen på detta område? Nej, det synes mig, att man med anledning af denna händelse bör söka ställa till med kontroll för framtiden på bästa sätt, men på samma gång förfara med billighet mot en gammal trotjenare, som i öfver 42 år varit i riksbankens tjänst utan att någon anmärkning mot honom förekommit.

Jag vill emellertid icke längre uppehålla mig vid denna sak, utan skall endast anhålla om bifall till bankoutskottets hemställan. Det enda, som försonar mig med, att frågan framkommit vid denna sena timme, är tanken på, att den inbrytande sabbaten skall mana kammaren att nu göra en god gerning och visa barmhertighet mot den ifrågavarande vaktmästaren, hvarom jag anhåller.

Häruti instämde herrar *Petersson* i Boestad, *Sjöberg*, *Rydberg* och *Hansson* i Solberga.

Herr Holmgren yttrade: Såsom af betänkandet framgår, har också jag antecknat mig såsom reservant mot det slut, hvartill utskottet kommit. Utskottets ordförande meddelade kammaren nyss, att all den utredning, som man gerna kunde fordra, i detta fall föreläge. För min del finner jag icke, att någon annan utredning föreligger än den, att herr Thunberg sjelf sagt, att han antager att han tappat brevet, möjligen när han vid postkontorets disk skulle nedstoppa detsamma jemte de andra försändelserna. Detta är den enda utredning, som föreligger; och jag hemställer till herrarne, om det kan sägas vara någon utredning.

I det ofullständiga, för att icke säga knapphändig utlåtande, som afgifvits af riksbankens ombudsman, heter det: »Detta» — det det ifrågavarande brevet — »är ock infördt i bankens postbok, men har ej tillstålts kommissarien Janson, såsom ske bort, då brevet ej varit adresserad till någon särskild afdelning i banken. Det är därför ej utqvitteradt i postboken». Här af framgår, att bref, som ej äro adresserade till någon särskild afdelning, skola mottagas af kommissarien Janson. Under sådana förhållanden skulle man väl kunna fordra, att kommissarien Janson blifvit tillfrågad, hvarför han icke anmält, att brevet icke blifvit af honom mottaget. Nu har emellertid anmälan om, att brevet förkommit, skett af afsändaren, men icke af Thunberg eller af någon af bankens tjänstemän. Jag hemställer då till herrarne, om man på så lösa grunder bör bifalla hvad utskottet har föreslagit.

Af hvad utskottets ordförande yttrade framgår äfven, att orsaken till denna brådska att få saken klarerad varit den, att i annat fall ombudsmannen måste vidtaga åtgärder för att indrifva beloppet. Ja, det må så vara. Men huru skulle man hafva gjort, om denna händelse inträffat i slutet af maj månad? Skulle man då hafva samman kallat en urtima riksdag för att besluta i denna sak? Jag tror, att man i så fall fått vänta tills nästa riksdag sammanträd. Huru jag således än ser saken, kan jag icke biträda utskottets hemställan på så lösa grunder, utan får därför yrka afslag å detsamma och bifall till reservationen.

Herr von Friesen: Jag har icke begärt ordet för att urskulda vare sig den ene eller den andre, utan jag har endast velat upplysa kammaren om huru det verkligen tillgått i denna sak.

Bankofullmäktige hafva af en ärad talare blifvit klandrade för att de låtit denne gamle vaktmästare bibehålla sin befattning med afhemtandet af posten. Men förhållandet är, att han haft ett särskildt arfvode såsom postvaktmästare; och har man dragit sig för att taga det ifrån honom. Det kan ju hända att det varit ett fel; men i sådant fall är det ett fel, som lätt låter sig göra.

Vidare har samme talare klandrat bankokommissarierna för att de underlåtit att verkställa en vederbörlig granskning. Detta klander kan emellertid icke träffa alla 4 kommissarierna, emedan 3 af dem

*Om eftergift  
af en riks-  
bankens  
fordran hos  
vaktmästaren  
J. Thunberg.  
(Forts.)*

Om eftergift icke hafva med saken att göra. Det skulle då vara den fjerde kommissarien, som vore klandervärd, därför att han icke sett efter att brevet i fråga blifvit aflemnadt. Nu har det emellertid enligt gällande tjänstgöringsstadga icke ålegat honom att se efter, att samtliga brev utqwitterats, och han har sålunda icke brutit mot tjänstgöringsstadgan.

(Forts.)

Man har vidare sagt, att det icke vore så alldeles väl bestämdt med kontrollen i detta afseende, och att det nu inträffade olycksfallet bevisar detta. Men kontrollen har varit likadan i långliga tider; och det har icke inträffat några olyckor förut, och därför har man icke föranlåtits att vidtaga några åtgärder för att förbättra densamma. Huru många gånger är det icke, som det i andra fall skett på samma sätt, att det först varit när olyckan kommit, som man funnit, att något förbiseende egt rum.

Hittills har det gått så till, att samtliga brev, som aflemnats från posten, upptagits i *en* bok med undantag af de brev, som varit ställda till kommissionsanstalten, hvilka varit upptagna i en särskild bok. Nu är, i förbigående sagdt, att märka, att det bortkomna brevet borde hafva varit adresserad till kommissionsanstalten enligt gällande bestämmelser. Men afsändaren har underlåtit detta och i stället adresserat det till hufvudkontoret. Således, om allt varit som det bort, hade det ögonblickligen, när posten kom till banken, observerats, att ett af breven icke var med. Men nu var det, som sagdt, så, att brevet icke var adresserat till kommissionsanstalten, utan till *riksbanken*. De på posten hemtade, kommissionsanstalten icke tillhörande breven fördelas af postvaktmästaren på de särskilda afdelningarna och gå dels till kontoret för utrikes affärerna, der det är två tjänstemän, som mottaga breven, dels till ombudsmansexpeditionen, till bankkontoret och till fullmäktiges expedition. Alla dessa brev uppföras, såsom redan blifvit nämnt, på postkontoret i eu och samma bok; men förut hafva de icke der upptagits med fullständiga adresser, utvisande till hvilken afdelning hvart och ett skulle, utan de hafva varit specificerade endast på det sätt, att det ståt angifvet från hvilken stad brevet kommit, t. ex. från Östersund, Göteborg, Malmö o. s. v. Breven hafva, på det sättet förtecknade, varit upptagna i *en* bok med en kolumn, der vederbörande tjänsteman skulle sätta sitt qvitto. Vaktmästaren, som hemtat breven, har, som jag nyss nämnde, sedan han kommit till banken, fördelat dem på de särskilda afdelningarna, så att de brev, som skulle t. ex. till utrikeskontoret, lemnats dit och af tjänstemännen på detta kontor qwitterats, der de ståt i boken hopblandade med breven till de andra afdelningarna. På samma sätt med breven till bankkontoret och så vidare. Då hvarje tjänsteman qwitterat de brev, som blifvit till honom aflemnade, har han ansett, att han gjort allt, hvad han behöfde göra. Af postboken har han icke kunnat se, hvilka brev *bort* till honom särskildt aflemnas.

Felet i denna anordning — som nu visat sig vid den inträffade olyckan — har hufvudsakligen varit, att det icke funnits någon tjänsteman, som haft till åliggande att se efter, att samtliga i postboken upptagna brev verkligen blifvit utqwitterade. Så fort emellertid den förevarande ledsamma händelsen kom till bankofullmäktiges



känedom, vidtogs genast den åtgärden, att en tjänsteman, en revisor, fick i uppdrag att dag för dag verkställa en sådan granskning. Tillika blifva numera breffven fullständigare specificerade i postboken. Det är ju så, att man blir vis af erfarenheten; det är ledsamt, att man här ej blifvit det utan densamma.

*Om eftergift af en riksbankens fordran hos vaktmästaren J. Thunberg.*  
(Forts.)

Herr Larsson i Mörtlösa: Det som är mest anmärkningsvärdt i denna sak är, att ingen anmälan blifvit gjord af vaktmästare Thunberg, att breffvet förkommit. Hade anmälan strax skett, så hade undersökning omedelbart kunnat verkställas, och då är det möjligt att breffvet kommit till rätta.

Hvad vaktmästare Thunbergs ekonomiska omständigheter för öfrigt beträffar, skall jag be att få upplysa, att familjen är liten — den består blott af honom sjelf och hans hustru — och att hans lön uppgår till 1,400 kronor om året, samt att han dessutom uppbär 450 kronor såsom breffvaktmästare. Jag får vidare säga, att han mycket väl kan betala det belopp, som här är fråga om, i fall han realiserar de aktier, han eger, och därför tror jag att skäl förefinnas för kammaren att bifalla reservanternas yrkande.

Herr Höglund: För min del vill jag endast säga, att jag tror att hvilken enskild husbonde som helst, som har hjerta för en gammal trojnenare, icke skulle tveka att i ett fall sådant som detta efterskänka hela det förkomna beloppet. Då jag emellertid icke har någon anledning tro, att ett dylikt yrkande skulle gå igenom, vill jag icke framställa det. Men jag tycker, att det minsta vi kunna göra, är att bifalla hvad bankoutskottet föreslagit, hvartill jag sålunda skall be att få yrka bifall.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad, samt herr talmannen till proposition upptagit de olika yrkandena, biföll kammaren utskottets hemställan.

### § 6.

Herr O. Eklund från Stockholm aflemnade en motion, n:o 227, om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om införande af viss bestämmelse i kongl. förordningen den 24 oktober 1885 angående försäljning af vin och maldrycker m. m.

Motionen bordlades.

### § 7.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr O. Larsson i Mörtlösa under 3 dagar fr. o. m. den 9 dennes,  
och » O. Andersson i Hasselbol » 10 » » » 10 »

## § 8.

Till bordläggning anmäldes

statsutskottets utlåtanden:

n:o 8, angående regleringen af utgifterna under riksstatens *sjunde* hufvudtitel, innefattande anslagen till finansdepartementet; och

n:o 10, angående regleringen af utgifterna under riksstatens *nionde* hufvudtitel, omfattande anslagen till pensions- och indragningsstaterna;

bevillningsutskottets betänkande n:o 12, angående vilkoren för tillverkning af bränvin; samt

lagutskottets utlåtande n:o 32, i anledning af väckt motion om ändring af gällande bestämmelser i fråga om rätt att utträda ur svenska statskyrkan.

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

## § 9.

Justerades protokollsutdrag; hvarefter kammarens ledamöter åtskildes kl. 12,32 på natten.

In fidem

*E. Nathorst Böös.*