

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1897. Första Kammaren. N:o 20.

Onsdagen den 7 april, e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

Herr statsrådet friherre *Åkerhielm* aflemnade Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående pension å allmänna indragningsstaten åt e. o. professorn G. Dillner.

Fortsattes föredragningen af statsutskottets utlåtande n:o 40, angående föreslagna jernvägsanläggningar för statens räkning.

Punkten 3.

Herr Almgren, Fredrik: Den utredning angående Örebro—Krylboanan, som sistlidna år verkställdes, har enligt min åsigt otvetydigt gifvit vid handen, att, såsom äfven statsrådet och chefen för civildepartementet till statsrådsprotokollet anförde, den väl kan anses komma att lemna full afkastning på det i densamma nedlagda kapitalet, och denna min åsigt bestyrkes än ytterligare af den omständighet, som redan i förmiddags omförmäldes, att till statsutskottet inlemnats en tillförlitlig promemoria, utvisande denna bandels förmåga att af Köping—Hult—Vesterås—Bergslagens och Sala—Tillbergabanornas vinstgifvande trafik kunna draga till sig en transportmängd, som inbringar icke mindre än 380 à 400 tusen kronor årligen. Hvad är då naturligare och mera grundadt än det antagandet, att, om Riksdagen nu skulle definitivt afslå Kongl. Maj:ts proposition, strax derpå till regeringen inlemnades en ansökan om koncession af enskildt bolag för erhållande af rättighet att bygga och trafikera denna bana? Vi veta alla, hurusom för våra förhållanden ovanligt stora kapital i dessa dagar söka placering helst i goda och säkra papper och icke minst i jernvägsaktier. Nu är det visserligen sant, att när det är fråga om nya anläggningar, uppträda ofta tvenne i detta hänseende återhållande moment. Det ena är att för utredning och undersökning af en till anläggning föreslagen banas trace och andra med företaget sammanhängande förhållanden erfordras från första början ganska stora kontanta belopp, som ju äro bortkastade, om utredningen icke

Anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro.

(Forts.)

Anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro.
(Forts.)

förer till önskad resultat. Det andra är, att rentabilitetsberäkningarna ganska ofta underkastas en omild kritik, och allt detta verkar icke sällan återhållande. Men i föreliggande fall saknas dessa moment alldeles. Här är utredningen verkställd på statens bekostnad, noggrant, samvetsgrant och objektivt, och i fråga om ränteberekningsarna har jag hittills icke hört en enda allvarsam anmärkning. Om nu en koncessionsansökning kommer in rörande denna bana, är det då sannolikt, att den blir af regeringen afslagen? Jag tror det icke. Dertill äro denna ords kraf på förbättrade utfartsvägar och afsättningsvägar för sina produkter söder- och vesterut alldeles för berättigade, dertill är banans vikt och värde såsom lokalbana alldeles för stort, och dertill är slutligen, såsom en talare på örebrobanken i förmiddags anförde, afståndet från denna bana till närmaste parallelbana allt för långt. Jag antager sålunda, att det svårigen kan undvikas, att, om Riksdagen nu definitivt afslår den kongl. propositionen, en dylik enskild bana kommer till stånd; och därför, när statsutskottet såsom ett af skälen för sitt afstyrkande af den kongl. propositionen anför den skarpa konkurrens, hvarmed denna bandel skulle uppträda gent emot bestående privata jernvägar, så frågar jag: är icke denna konkurrens i alla fall oundviklig? Är den icke enligt nu gällande sätt att se dylika saker fullkomligt lojal och tillåten? Blir den, om banan är i enskildes händer, mindre svår, än om banan är statens? Jag tror snarare tvärt om, hvad det senare beträffar. Är det under sådana förhållanden klokt, att Riksdagen afslår Kongl. Maj:ts proposition att genast bygga denna bana för statens räkning, är det klokt ur affärsynpunkt och ur nationalekonomisk synpunkt?

För att besvara den första frågan, skall jag ett ögonblick ställa mig på deras ståndpunkt, som vilja se hvarje statens industriella verksamhet behandlad på fullkomligt affärsmässigt sätt. Jag föreställer mig då, att statens jernvägsrörelse är i händerna på ett stort, mäktigt bolag med ett kapital af 300 millioner kronor, och jag fäster mig speciellt vid detta jernvägsbolags bansträcka Krylbo—Sala—Stockholm—Hallsberg samt vidare till Göteborg och Malmö. Detta bolag röner för närvarande en ganska skarp konkurrens genom enskilda banor på linien Sala—Tillberga—Köping—Örebro, och man vet, att denna konkurrent från bolaget ärligen borttager en vinst af flera hundra tusen kronor. Man vet vidare, att en annan konkurrent hotar att bygga jernväg emellan Ramnäs och Kolbäck, och slutligen att en tredje konkurrent, den farligaste, har för afsigt att draga fram en bana genaste vägen mellan Örebro och Krylbo. Om då detta bolags direktion på bolagsstämman framlägger dessa sakförhållanden, om den påvisar, att det endast fordras stämmans bifall för att det stora mäktiga bolaget sjelft kan börja bygga och trafikera denna bana Örebro—Krylbo, om den vidare påpekar, att kostnaden för anläggningen af hela banan icke skulle blifva större än 9 å 10 millioner, d. v. s. ett års räntevinst å bolagets kapital, 300 millioner, och sålunda aktieegarne i stället för ett års utdelning, på grund af den nya banans säkra rentabilitet, skulle erhålla goda och säkra 4 å 5 procent-papper; är det troligt, att bolagsmännen då skulle motsäga direktionen, om den framstälde förslag, att bolaget sjelft skulle bygga den ifråga-

varande banan? Helt säkert ej. Hvarför skola då de, som anse, att statens jernvägsrörelse framför allt bör drifvas affärsmässigt, vägra att bifalla Kongl. Maj:ts proposition? Måste de icke medgifva, att det är en utmärkt affär, som här föreslås? Staten röjer ur vägen en hotande ny konkurrent och sättes i stånd att derpå efter sig företeende omständigheter efter behag förminska den redan bestående konkurrensen.

Anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro.
(Forts.)

Den andra frågan jag framkastade, nemligen huru vida det vore klokt i nationalekonomiskt hänseende att för statens räkning bygga denna bana, finner jag så väl och på så goda och fullgiltiga skäl, anförda dels i statsrådsprotokollet och dels i de utlåtanden, som dervid äro fogade, besvarad, att jag dervid icke har något att tillägga. Jag fäster mig först och främst vid hufvudskälet, nemligen att de vigtiga förbindelselederna i vårt land från norr till söder och från vester till öster böra vara i statens hand. Ty endast i sådant fall, förmenar jag, torde det vara möjligt att drifva statens jernvägsrörelse på rätta sättet, nemligen i hela landets intresse. Men, säger nu någon, om också icke i fullaste mån, kan detta mål dock på ett fullt tillfredsställande sätt uppnås, äfven om en och annan enskild bana finnes inlagd i de stora trafiklederna. Jag vill då erinra derom, att vi nu äfven här i Sverige med stora steg gå till mötes det tillstånd i jernvägsväsendet, som för ett par och tjugu år sedan mycket snabbt utvecklade sig i Tyskland. Man hänvisar nu till det goda samförstånd, som eger rum mellan staten och de enskilda banorna på grund af gällande samtrafiksafstal. Ja, ett sådant samförstånd egde rum äfven emellan de tyska staternas och de der befintliga privata jernvägarna för ungefär tjugu år sedan, så länge jernvägsaktierna vore hvad de egentligen böra vara, nemligen ett bevis på delaktighet icke blott uti jernvägens egendom utan äfven uti intresse för jernvägens framtida utveckling. Men den tid kom, då aktierna blefvo något annat; de blefvo börsspekulationspapper, och då förändrades förhållandena betydligt. Förut gälde det för jernvägarne direktions att träffa och vidmagthålla sådana aftal med andra jernvägar, som kanske för det ena eller andra närmaste året icke gifvo någon synnerligt stor vinst, men som för framtiden planlade säkra och räntabla trafikinkomster. Men sedermera gälde det för direktionsarna att på aktieegarnes, d. v. s. på penningefurstarnes och de stora kapitalisternas order framför allt hålla aktierna uppe i pris genom sluga manövrer; man såg endast på ögonblickets vinst och tog ingen hänsyn till framtiden. Och då detta tillstånd inträdt i Tyskland var det slut med det goda samförståndet. Det blef en villervalla, som icke slutade förr, än staterna inköpte de enskilda jernvägarne. Jag tror icke jag är alldeles ensam om den åsigten, att ett dylikt störande af det goda samarbetet förestår äfven hos oss. Det är då nödvändigt för hvarje jernvägsstyrelse, som vill gå sin väg orubbad fram, att veta sig hafva de vigtigaste linierna af sin bana helt och hållet i sin egen hand. Framför allt är detta af vigt för statens jernvägar, men det lär väl vara ostridigt, att så icke blifver förhållandet, om just denna vigtiga länk, Örebro—Krylbo jernväg, saknas i den statens jernvägskedja, som sammanbinder norra och södra Sverige.

Anläggning
af en stats-
bana från
Krylbo till
Örebro.
(Forts.)

Nu kan också möjligen någon anmärka vid hvad jag här framställt: ja, detta är alltsammans godt och väl, men om sådana förhållanden skulle inträffa, och om då Örebro—Krylbo jernvägen befundes i enskild hand, har ju staten alltid möjlighet att tack vare en viss paragraf i koncessionen inköpa denna bana. Mine herrar, om det också en gång uti ett aldeles oförutsedt fall har händt, att statsmagterna efter långt betänkande beslutit sig för att använda denna koncessionsparagraf, så får detta dock icke gifva oss anledning att anse det vara den svenska staten värdigt att på förhand planlägga ett sådant förfarande, ty denna koncessionsparagraf — det kunna vi väl vara eniga om — måste stå der såsom ett förbehåll och en möjlighet för staten att i extrema och aldeles oförutsedda fall inskrida och icke såsom ett Damokles svärd sväfvä öfver de enskilda banorna. I valet emellan att i ett sådant fall som detta bygga och för statens egen räkning från början trafikera en jernvägsled, som förr eller senare, enligt hvad alla erkänna, måste komma i statens hand, och att öfverlemna detta åt enskilda med den baktanken att en vacker dag genom tvångsköp återvinna samma jernväg, i valet mellan dessa båda alternativ kan jag icke tänka att Riksdagen skall tveka om, hvad som är Riksdagen värdigt.

Jag skulle icke ogerna vid detta tillfälle äfven hafva yttrat mig något om de olika sträckningar af linien Örebro—Krylbo, som här äro föreslagna. Jag antager emellertid, att under aftonens lopp diskussionen härom kommer att blifva liflig nog, och får därför, då jag redan länge upptagit kammarens tid, inskränka mig till att för närvarande, på grund af hvad jag nu anfört, yrka bifall till herr Lundebergs m. fl. reservation.

Herr statsrådet von Krusenstjerna: Från de år, jag har haft äran att vara ledamot af denna kammare, känner jag allt för väl till, att den icke gerna ser hållandet af långa föredrag, för att jag nu skulle vilja göra mig skyldig till detta fel, och jag kan så mycket lättare fatta mig kort, som flertalet af de argument jag tänkt mig emot de skäl, som af statsutskottet anförts mot byggandet af den nu ifrågasatta banan, blifvit mig undantagna under diskussionens lopp och blifvit framställda på ett antagligen mycket bättre sätt, än jag sjelf kunnat göra, af flera talare och särskildt af herr Svedelius.

Jag vill då upptaga hvad jag icke hört besvaras, de så att säga allmänna skäl, som statsutskottet anfört emot Kongl. Maj:ts förslag att nu åter upptaga jernvägsbyggandet i större skala. För att icke onödigtvis upptaga tiden, tror jag mig icke behöfva dröja vid ett af dessa skäl, att för staten såsom arbetsgifvare ett samtidigt byggande af de föreslagna banorna skulle medföra olägenheter, hvilka undginges, derest de icke byggdes på en gång, olägenheter, bestående bland annat deruti, att för arbetet måste anställas tre särskilda arbetschefer och ett större antal ingenjörer.

Skälet har i statsutskottets utlåtande fått sin plats i midten, antagligen i öfverensstämmelse med den särdeles förtjenstfulla »handledning för deltagare i rådpläggande och beslutande församlingar, som för några år sedan utgafs af en framstående riksdagsman, enligt

hvilken ett argument, som författaren anvisat denna plats, bör tillmätas mindre betydelse.

Jag ber då att få hålla mig till de tvenne andra, som statsutskottet fäst mera afseende vid. Det ena är det, att enligt statsutskottets åsigt det vore vådligt att på en gång bygga så många nya jernvägar, då derigenom arbetskrafterna droges ifrån jordbruket. Om nu den af Kongl. Maj:t utstakade och uppgjorda arbetsplanen för de tre stambanorna blefve följd, skulle enligt denna behöfva användas: vid Norrbottens jernväg 1,000 arbetare, vid Örebro—Krylbo-banan 3,300 och vid Bohuslänsbanan 2,700, summa 7,000 arbetare. Hvad då först angår dem, som skulle användas vid Kalix-banan, så visar erfarenheten från den tid, då kompletteringsarbetena försiggingo vid Gellivarabanan, att det nödiga antalet arbetare med säkerhet torde kunna erhållas från Norrbotten sjelft. Vid nämnda kompletteringsarbeten voro tidtals 1,800 arbetare anstälde, till största delen tagna från trakten. Då återstå de öfriga 6,000. 1893, då jernvägsbyggnaderna pågingo genom öfre Norrland, voro der sysselsatta 4,400 arbetare, tagna till största delen från södra och mellersta Sverige. Under föregående år 1879 och 1880 voro 7,500 arbetare der sysselsatta. Det vore således ett mindre antal arbetare, som skulle tagas i anspråk enligt den större arbetsplanen, som af Kongl. Maj:t framlagts. Jag tror icke, att dessa arbetares dragande från jordbruket medförde någon märkbar olägenhet, lika litet som det visade sig något öfvermått på arbetsmarknaden, då de återvände efter jernvägsbyggandets upphörande. Och om, som det nu synes mig antagligt, de årliga summor, för hvilka jernvägar komma att byggas, nedsättas till de af reservanterna föreslagna belopp, har argumentet för öfrigt förlorat hela sin betydelse. I sådant fall skulle för banan till Kalix elf användas 1,000, för Örebro—Krylbo-banan 1,750 och för Bohuslänsbanan 950 arbetare, och då man ur räkningen utesluter de 1,000 arbetare, som kunna tagas från Norrbotten, återstå 2,700 och detta är icke en siffra, som bör ingifva betänkligheter.

Anläggning af en stats-bana från Krylbo till Örebro.

(Forts.)

Jag kommer nu till det andra skälet, hvarvid statsutskottet lagt ännu större vikt. Statsutskottet anser betänkligt att binda fast allt för stora kapital vid nya jernvägar. Utskottet erinrar derom, att vi vid 1896 års slut hade jernvägar under byggnad till en längd af 486 kilometer, och angifver utskottet äfven kilometertalen för koncessionerade, men ännu icke påbörjade jernvägar samt för jernvägar, å hvilka koncession sökts, men ännu icke blifvit af Kongl. Maj:t beviljad. Nu är det tydligt, att dessa siffror i sjelfva verket skulle kunna högst betydligt reduceras. Hvad de koncessionerade jernvägarne angår, veta kammarens ledamöter lika väl som jag, att en mångfald jernvägar, för hvilka koncession beviljats, sedermera icke komma till stånd. Täta anståndsansökningar, som i det fallet förelagat hos Kongl. Maj:t, äro ett tydligt bevis härför. Hvad beträffar kilometertalet för jernvägar, som sökt, men ännu icke beviljats koncession, torde i statsutskottets siffror ingå alla sådana jernvägar, för hvilka koncession sökts. Men såsom kammarens ledamöter veta, ligga ansökningar inne från konkurrerande bolag på en och samma sträckning. Vi hafva t. ex. i södra Vestergötland trenne jernvägsförslag,

Anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro. (Forts.) som afse samma sträckning; hvad angår Östergötland föreligga koncessionsansökningar för jernvägar öster och vester om Kinda kanal, och i Skåne finnas flera sådana fall, emedan der tvenne städer täfla om samma handelsområde. Nu är det tydligt, att i dylika fall koncession beviljas för endast en af de täflande linierna och att endast en af dessa jernvägar kommer till stånd, hvadan de af statsutskottet här anförda talan kunde högst betydligt reduceras. Utskottet synes emellertid anse denna siffra, 486 kilometer jernvägar, som äro under byggnad, såsom mycket betydande. Jag tror icke, att den så får betraktas.

Om vi gå några år tillbaka till 1891 års slut, så voro enligt uppgift i jernbanebladet 601 kilometer under arbete, 1892 — 885 kilometer och 1893 — 748 kilometer, således för hvarje år ett tal sålunda, som är större än det omtalade talet 486 och, hvad angår byggandet under år 1892, lika stort, som om vi till 486 lägga till och med kilometertalen för alla de tre statsbanorna, som representera tillsammans 398 kilometer.

Jag har icke heller försport, att, när jernvägsbyggandet minskades, sedan statsbanorna 1894 blifvit färdiga, det uppstod några olägenheter af arbetets upphörande eller att de förut pågående arbetena tagit för mycket arbetskrafter eller kapital från annat håll. Möjligheten att nu bedrifva jernvägsbyggandet i den utsträckning, som Kongl. Maj:t föreslagit, beror på den högst betydliga stegring eller ökning, som kapitaltillgången i vårt land under senare år undergått. Jag har i detta fall anställt jernförelse mellan förhållandena år 1879 — jag har valt det året, därför att statsutskottet gifvit en antydan om, att den tiden byggdes för mycket och att det nära nog utbrutit en kris — och förhållandena, sådana de voro vid 1896 års slut, och denna jernförelse gifver ett ganska märkligt resultat. Den visar kapitalökningen i vårt land sålunda: — jag ber kammaren om ursäkt, att jag nödgas besvara med några siffror, men de skola icke blifva många.

Behållningarna i sparbankerna utgjorde:

1879 — 135,311,000 kronor, 1896 — 339,339,000 kronor. Vid 1896 års slut fans dessutom inestående i postsparbanken 49,733,000 kronor, en summa, som icke har någon motsvarighet under år 1879. Riksbanken, de enskilda bankerna och aktiebankerna voro inestående:

på sparkasseräkning:

1879 — 1,338,000 kronor, 1896 — 21,498,000 kronor;

på upp- och afskrifningsräkning:

1879 — 46,836,000 kronor, 1896 — 94,934,000 kronor;

på löpande räkning:

1879 — ingenting, 1896 — 14,177,000 kronor;

på depositionsräkning:

1879 — 193,901,000 kronor, 1896 — 322,737,000 kronor.

Summa inestående:

1879 — 377,386,000 kronor, 1896 — 842,418,000 kronor.

Går jag nu till vår ställning till utlandet, som också synes mig betecknande, så voro riksbankens, de enskilda bankernas och aktiebankernas öfverskjutande fordringar hos utlandet:

1879 — 28,770,000 kronor, 1896 — 66,503,000 kronor.

Riksbankens, de enskilda bankernas och aktiebankernas guld-kassa utgjorde:

1879 — 21,082,000 kronor, 1896 — 31,422,000 kronor,

och riksbankens utländska obligationer:

1879 — 7,367,000 kronor, 1896 — 13,682,000 kronor.

Af allmänna hypoteksbankens utelöpande obligationer torde 1879 hafva befunnit sig i svensk ego cirka 39 procent, i utländsk ego 61 procent, 1896 i svensk ego 49 procent, i utländsk ego 51 procent.

Det finnes också en annan siffra, som har betydelse, då det gäller att visa kapitalökningen i landet, och det är taxeringsvärdet å fast egendom. Detta uppgick 1879 till 3,011,000,000, 1896 till 3,970,000,000. Dessa siffror visa en stadig ökning i kapital. Dertill har kommit, att jernvägarne hafva blifvit allt mer och mer produktiva. I det fallet erinrar statsutskottet, att 1879 var fara för, att för mycket kapital var fastläst. Men det synes mig vara stor skillnad mellan nu och då. Då var det, såsom jag nyss antydde, endast ett fåtal jernvägar, som voro rentabla, och, hvad ännu viktigare var, man hade då ännu icke lärt sig att hysa förtroende för jernvägspapper. Hufvudanledningen till svårigheterna låg icke deri, att man nedlagt för mycket kapital i jernvägar, utan deri, att kapitalet låg fastläst hos de lånebeviljande institutionerna. Det är andra förhållanden nu. Man har här i Sverige liksom i utlandet lärt sig inse, att det är en sund spekulering att placera penningar i jernvägspapper. Deraf synes, att det är vida mindre fara nu än då, att en jernvägskris skulle kunna uppstå.

Jag har velat anföra dessa siffror för att dermed försvara Kongl. Maj:ts regering och den, som naturligtvis närmast bär ansvaret, den föredragande departementschefen. När han fann sig böra tillstyrka Kongl. Maj:t att upptaga jernvägsbyggandet i större skala än förut, ansåg han sig hafva anledning dertill i den ökning af kapital, som här på senare år uppstått i Sverige. De af statsutskottet uttalade farhågorna synas mig därför icke vara fullt berättigade, och då nu det allmänna förtroendet och penningtillgången äro sådana, att så väl jordegarna som de penninganskaffande institutionerna icke tveka att sätta i gång jernvägsföretag, fastän de riskera sitt kapital, synes det mig vara en val stor försigtighet, om staten ensam skulle hålla sig tillbaka från att begagna det gynsamma ögonblicket att främja ett viktigt statsintresse.

Och, mine herrar, ett sådant statsintresse synes mig med bestämdhet den föreslagna stambanan Örebro—Krylbo vara; och af de föreslagna rigtningarna synes mig just den af Kongl. Maj:t föreslagna rigtningen framför andra uppfylla statsintressets fordringar. Den skulle få stambanenatur genom att främja genomgående trafiken mellan Norrland och vestra och mellersta Sverige. Deri har den ett bestämt företräde framför den af en talare på nerikesbanken ifrågasatta sträckningen, som ju blefve icke mindre än 28 kilometer längre, och som sålunda skulle belasta den genomgående trafiken med en betydlig omväg. Vidare har den ett lika afgjordt företräde framför den östra linien deri, att den berör viktiga industriella etablissement och genomlöper trakter, som äro rikt försedda med grufvor och således innebär utsigt till större afkastning. Jag upprepar, att denna bana synes mig

Anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro.

(Forts.)

Anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro. vara ett verkligt statsintresse, och att man icke bör underlåta att begagna ett gynnsamt tillfälle att tillgodose detsamma.

På dessa skäl, som jag hoppas kammaren måtte behjerta, vågar jag anhålla, att kammaren ville gifva sin röst för bifall till banan Örebro—Krylbo.

(Forts.)

Herr Tamm, Hugo: Då jag biträdt det beslut, hvartill statsutskottet kommit i denna punkt, är det naturligtvis min skyldighet att angifva de skäl, hvarpå jag och de öfriga ledamöter af utskottet, som stält sig på samma sida som jag, yrkat afslag på Kongl. Maj:ts proposition.

Särskildt anfall har rigtats så väl af ordföranden i statsutskottet som af två senare talare mot de allmänna skäl, som förklarats utgöra motiven för statsutskottets afstyrkande af den kongl. propositionen. För min del kan jag icke se annat, än att statsutskottet i detta fall stält sig på en visserligen försigtig, men under rådande affärsförhållanden fullt grundad ståndpunkt. Det kan ej, mine herrar, förnekas, att för närvarande pågår en alltför stark sträfvan att drifva spekulation, i förlitande på de kapitalökningar, som förefinnas — med ett ord, vi nalkas, om vi icke redan äro inne uti, hvad jag skulle vilja kalla en svindelliknande period. Nu se vi, mine herrar, att detta särskildt funnit sitt uttryck i de starka ansträngningar och det febrila intresse för nya jernvägsanläggningar, som öfverallt i Sverige förspörjes. Statsutskottet har sökt förtydliga detta genom de kartor, som bifogats utskottets betänkande; och om herrarne se på de röda linierna, projekterade jernvägar, och jemföra dem med de svarta, färdiga, gamla jernvägar, så kan det icke nekas till, att nog är man i våra dagar i färd med att gå raskt på i ullstrumporna — hvad jernvägar beträffar.

Men svaras: hvad ondt ligger väl häruti? Jo, det ligger fara deri, och den faran är, att man fastbinder det lilla lösa kapital, som vi lyckats, så att säga, skrapa i hop, och som dock utgör icke blott för handel och industri, utan för landet i sin helhet en så vigtig häfstång för framåtskridande. Det går ju an att göra det, men min öfvertygelse är den, att det icke kommer att dröja länge, innan man får se verkningarna deraf, och då träffar slaget icke blott dem, som satt in sina penningar i jernvägar, utan äfven industrien i sin helhet genom att räntorna springa upp. Då kanske man vaknar för att man gått för raskt till väga, då man fastbundit kapital, som man väl behöft hafva löst. Kapitalöfverflöd svinner snart; hafva vi, mine herrar, ej i just dessa dagar haft varningar, huru kapital, äfven der de stå i snillets tjänst, men ej med klok, varsam försigtighet behandlas, lätt kunna förflygta och förintas.

Men jernvägsbyggnadernas forcering har med sig en annan fara, som herr statsrådet sökte förringa, och det är den, att det skulle komma att draga bort arbetskrafter från de gamla näringarna, särskildt jordbruket. Man må säga: hvad gör det, att vi kasta in 30 millioner för att bygga statsjernvägar? Jo, det har mycket stor betydelse därför, att samtidigt pågår en stark dragning af arbetskrafter från jordbruket till många andra håll, till den allt mer sig utvecklande

industrien och till de många projekterade enskilda jernvägarne, hvilkas byggnadskostnad beräknas till 114 millioner. — Om man under sådana förhållanden ökar efterfrågan af arbete för 30 millioner jernvägar, skall det icke stå länge på, förrän verkningarna af att taga bort arbetskrafter från sådana näringar, som hafva ganska svårt att redan nu skaffa sig arbetskraft, skola göra sig kånbara. Reservanterna hafva likasom herr statsrådet ej kunnat underkänna detta skäl och därför sökt en utväg att komma undan detta faktum genom att föreslå, visserligen att besluta dessa jernvägar, men till deras byggande icke bevilja så mycket, som Kongl. Maj:t föreslagit — i år. Jag hemställer till kammarens ledamöter: hvad vinnes dermed? Intet, ty nog går det an att bevilja litet i år, men när jernvägarne väl äro beslutade, kommer det icke att bida längre än till nästa år, innan man säger: hvarför bygges så långsamt på de påbörjade jernvägarne? Blifver icke kapitalet på detta sätt räntelöst? Hvarför skall orten ej få fördelen af en beslutad jernväg, så fort den kan byggas? Bör man icke tvärt om bygga intensivt? Jag kan icke annat än högakta den öppenhjertighet, hvarmed en reservant bekräftar detta, då han säger: Klokhetskäl torde därför bjuda att åtminstone för första arbetsåret något inskränka det föreslagna beloppet, hvilket dock icke hindrar att framdeles, om förhållandena dertill gifva anledning, påskynda byggnadsföretagen. Nej, då har statsutskottet anvisat en lämpligare väg, att, om man verkligen anser, att försigtighet både i afseende på pengar och arbetskraft bör få råda, först bevilja en bana och gå på raskt med den och så bevilja en annan bana och gå på raskt med den, och så undan för undan. Det tror jag är den klokaste och bästa utvägen.

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet tycktes antaga, att det var dessa allmänna motiv, som utgjort det egentliga motivet för statsutskottets afstyrkande. Nej, *de* äro det icke. Det egentliga motivet, som åtminstone för oss på afdelningen var bestämmande, var, att under ärendets behandling det allt mer framgick, att den kongl. propositionen är, hvad jag ville kalla, lättvindigt hopkommen och i betydande punkter saknar den utredning, som kan krävas, och man må icke undra derpå, när Kongl. Maj:t i statsrådet först den 19 juni 1896 beslöt sig för, att alla dessa, Riksdagen nu förelagda jernvägar skulle af jernvägsstyrelsen utredas, d. v. s. jernvägslinierna utstakas, kostnaderna uträknas, vidare efterhåras, huru vida och i hvad mån några bidrag vore från orterna att påräkna — allt detta på 6 månader. När det varit så brådt om med utredningen för att få alla dessa jernvägar fram till Riksdagen, kan man förklara, att ockea utredningen just icke blifvit den bästa och att eljest svärförklarliga olikheter förekomma i de kongl. propositionerna. Jag skall anföra ett par exempel. Bohuslänsbanan, der Kongl. Maj:t haft att följa ett äldre förslag, är onekligen bättre utredd. Der har också Kongl. Maj:t föreslagit »som regel kurvradier ej understigande 600 meter», kasserande »de i landstingets förslag förekommande minimiradier af 300 meter», men på Örebro—Kryllobanan hafva »för ett fåtal kurvor 300 meters radie blifvit använd». Vid Bohuslänsbanan har Kongl. Maj:t icke haft tid att utreda, såsom han sjelf säger, huru banan

Anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro.

(Forts.)

*Anläggning
af en stats-
bana från
Krylbo till
Örebro.*

(Forts.)

skall inledas från Olskroken till Göteborg, och icke heller har Kongl. Maj:t haft tid att få klart, huru banan skall komma till den andra ändpunkten, anknytningen vid norra jernvagnsnetet. Vid Örebro—Krylbo banan har det icke heller varit tid att afvakta definitivt svar från Köping—Hults jernväg, så att Riksdagen kunde vara i tillfälle att på en gång pröfva, huru banan skall framföras mellan Frövi och Örebro, utan skall »förändrad framställning framdeles härom göras till Riksdagen, derest antagligt anbud afgifves». Jag hemställer till kammaren, som många gånger varit med om att afslå motioner, afven när det gällt småsaker, därför att de icke varit utredda, kunna herrarne begära, att utskottet i detta fall, der det gäller stora intressen och stora utgifter, skulle stanna vid annat beslut, än som skett.

Dessutom kan jag icke underlåta anmärka, att de skäl, som Kongl. Maj:t för särskildt den föreslagna Örebro—Krylbo banans riktning anført, äro skäligen klena. Kongl. Maj:t anför två skäl: att afsevärda fördelar skulle genom denna bana beredas så väl jernvägs- trafikken som allmänna posten mellan södra och vestra Sverige å ena sidan och norra Sverige å den andra; och det andra att denna bana kan anses gifva full afkastning å deri nedlagda kostnader.

Skärskadad man det första skälet, att genom denna bana post och personer skola hastigare föras mellan norra och södra Sverige, har jernvägsstyrelsen utvecklat detta närmare, och jag ber om ursäkt, att jag tager mig friheten att uppläsa detta: I afseende å den inverkan, som tillkomsten af den nu ifrågasatta statsbanan mellan Krylbo och Örebro skulle medföra för trafikken i allmänhet, har styrelsen erinrat, att denna bana, i den sträckning, som af styrelsen förordats, komme att erhålla en längd af i det närmaste 133 kilometer, medan för det närvarande kortaste jernvägsförbindelsen mellan nämnda orter — öfver Tillberga och Sala — utgjorde 177 kilometer. Skilnaden, omkring 44 kilometer, betecknade alltså den direkta förkortningen af väglangden och dermed afven tiden för en jernvägsresa mellan Norrland samt södra och vestra delarne af Sverige. Men banans betydelse vore vida större, ty först genom ifrågavarande statsbanas tillkomst möjliggjordes anordnande af jernvägs- och posttrafikken till och från Norrland på ett fullt tillfredsställande sätt. Om denna statsbana blefve verklighet, kunde den norrländska posten till och från utlandet samt södra och vestra Sverige, i stället för att såsom nu föras den långa vägen öfver Stockholm, framföras öfver Hallsberg—Örebro—Krylbo, hvilket representerade en vägförkortning för de båda förra posterna af 168 och för den sistnämnda posten af 202 kilometer.

Sedermera omtalas, huru detta i sin ordning skulle möjliggöra fördelaktigare och bekvämare ankomst- och afgangstider mellan Stockholm och öfre Norrland. Då kan jag för min del icke undgå att säga: är detta hufvudmotivet, att norrländingarne och norrlandsposten skola komma tidigare, att, med ett ord, kommunikationerna för Norrland ordnas på bättre sätt, hvarför har då icke den civilminister, som har lyckats trots motståndet i Riksdagen och öfriga svårigheter genomföra Sassnitzruten, åtminstone till Sassnitz' redd, gifvit Norrlands och södra och vestra Sveriges trafikanter förut denna fördel, som kan vinnas utan att gifva ut 10 millioner. Jag har hört sägas, att civil-

ministern i Andra Kammaren förklarar, att en anordning, hvarigenom detta möjliggjordes, skulle ställa sig så dyr, att den icke kunde åstadkommas med den samtrafikförbindelse, som öfver 2 enskilda banor nu kan anordnas. Är en verklig undersökning i detta fall gjord? Jag har här i min hand ett telegram, som visar, huru lätt den frågan kan ordnas, och jag skall be att få läsa upp detsamma, då jag har fått tillåtelse dertill. Det lyder: »För statens nattsnälltågs på Köping—Hult framgående fordras ersättning endast med afseende på ökad stationstjänst, bevakning och den obetydliga skenslitningen. Detta må offentligen uttalas. Agrelius». Samma erbjudande kan jag lemna från den andra jernvägen, som behöfver anlitas, och jag kan efter dessa upplysningar endast uttala den förhoppningen, att de provinser, som ligga i Norrland och af hvilka jag representerar en, måtte genom herr civilministerns bemedling fortast möjligt komma i åtnjutande af denna förmån, som han förklarar sjelf vara så vigtig, att derför 10,000,000 kronor för en jernväg böra offras, då den i alla fall kan fås för så billigt pris. Jag kan således ej anse som ett stort skäl, att genom denna bana skulle beredas en för norrländingen bekvämare afgångs- och ankomsttid till Stockholm äfvensom bekvämare postgång. Men jag ber dock att få tillägga, att är detta s. k. norrländska skäl så viktigt, kan jag för min del icke begripa, hvarför man väljer den vestra vägen och icke den östra. Den östra vägen är »5,275 kilometer kortare, 383,500 kronor billigare än den vestra, hvartill kommer, att den förra linien genom sina gynsamare lutnings- och krökningsförhållanden och mindre höjd öfver hafvet vore i trafikekonomiskt hänseende fördelaktigare». Skall trots allt detta banan dragas den vestra vägen, må det icke förtyckas statsutskottet, att det har uttalat den åsigten, att det bör fordras större bidrag af de orter, som deraf på den genomgående trafikens bekostnad komma att gynnas. Man har i detta fall vid Bohuslänslan fordrat, att det lilla Kongelf skall bidraga med 30,000 kronor för att få banan dragen dit. Man har som vilkor för att statsbanan skall dragas öfver Ytterby, fordrat, att de kommuner och enskilde, som deraf hafva intresse, ensamma skulle vidkännas den förökade kostnaden för banans dragande den vägen. Men här, der hela trafiken skulle dragas öfver den längre vestra linien, emedan den genomlöper så rika utvecklingsmöjliga orter, fordrar man ingenting af de orter, som deraf skulle hafva fördel. Man har ålagt Norrland att, allt efter banan stigit mot nordn, undan för undan gifva större bidrag. Man har af Jemtland fordrat 900,000 kronor, för att jernvägen skulle dragas dit, men för Bohuslänslan har man satt som vilkor billigare bidrag än från den fattiga norrbotniska befolkningen, för Örebro—Krylbo banan nöjt sig med helt små bidrag, och detta fastän norrländslan blott kostar 50,000 kronor per kilometer, under det, att Krylbo banan kostar 70,000 och Bohuslänslan 88,000 kronor. Är detta billigt och rättvist? är frågan om orternas bidrag utredd och grundad på någon fast princip?

För Krylbo banans så väl östra som vestra sträckning äro de erbjudna bidragen 100,000 kronor, så att deraf kan man ej heller sluta sig till, hvar största intresset ligger.

Kongl. Maj:t har sjelf tyckt det vara för litet och höjt det. För

Anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro.

(Forts.)

*Anläggning
af en stats-
bana från
Krylbo till
Örebro.*

(Forts.)

min del tror jag, att denna bidragsfråga, som dock gäller stora summor, skall vinna på en ytterligare, noggrannare utredning.

Låt oss nu öfvergå till det andra argumentet, som är mycket starkt framhållet, och det är rentabiliteten. Man har så väl i pressen som här i Riksdagen attackerat, att statsutskottet framhållit, att denna bana får sin rentabilitet genom att den tager inkomsten från andra banor. Statsutskottet har icke begagnat detta såsom ett argument för afslag, men statsutskottet har ansett, att äfven denna sida af saken bör beröras. Ty ser jag saken i stort, mine herrar, så icke vinner landet mycket, om man bygger en stor fabrik, som slår i hjel 7 andra, men själf icke kommer till någon större produktion. Det kan vara för mig fördelaktigt att hafva denna stora fabrik, men det blir ruin för de små. Skall man se saken från det allmännas synpunkt, gäller att se till, att man också beräknar hvad som såras och dödas, under det man går fram som banbrytare. Rentabiliteten — det har man erkänt — kommer till stor del af att trafik beröfvas andra banor. Men denna förespeglade rentabilitet torde äfven den komma att ställa sig svagare, än man nu uppgifver om dervid tagas i betraktande de särskilda förhållanden, som i detta fall hafva inträdt.

Herrarne äro icke obekanta om det beslut, som fattats af det s. k. Stockholm—Vesterås—Bergslagens bolag, som har förenat de begge aktieserierna till en, hvarigenom dess handlingskraft är frigjord. Detta eger koncession på en bana, som sträcker sig öfver Engelsberg och Fagersta till Vansbro. Denna kommer ofelbart att blifva en utfartsväg från Fagersta och kommer att med stor lätthet föra dess produkter ut lika väl öfver östra som öfver vestra linien. Vidare komma ofelbart brukens kolbehof, som man förespeglat skola hemtas från Norrland, att efter ofvannämnda banas färdigbyggande tillföras bruken från de skogrika dalatrakterna i stället för från Norrland, hvars kol, andra kolförbrukande verk upptaga.

Utan att jag således i någon mån förnekar, hvarken att den vestra linien är god eller banans rentabilitet, eller jag ens vill gifva mig in i tvist, om den vestra eller östra är den bästa, vill jag endast betona detta, att under alla dessa förhållanden bör det ej finnas underligt, om statsutskottet i det läge, frågan har, känt sig så obestämmt, då det skulle fatta beslut, att det ansett sig nödgadt att stanna vid ett afslag. Jag vill dock endast tillägga, att jag i likhet med troligtvis de flesta inom kammaren är öfvertygad om, att en statsbana vester om Mälaren en gång kommer till stånd mellan det norra stambanenätet och det södra. Men såsom frågan nu ligger, i betraktande af den oklarhet, som råder om hvilken bansträckning bör väljas, huru stort bidrag för orterna affordras, och det outhärliga skick, hvori hela frågan framkommit, har statsutskottet i denna stund efter min uppfattning icke kunnat handla annorlunda än att för denna Riksdag tillstyrka afslag på den kongl. propositionen. Och får jag, herr talman, till denna utskottets hemställan yrka bifall.

Friherre Gripenstedt: Då så många talare redan yttrat sig, är det naturligt, att alla argument både för och emot den föreslagna banan skola vara anförda. Jag kan därför icke komma med något

nytt, men då jag står antecknad såsom reservant utan angifvet syfte, beder jag att i korthet få angifva de skäl, som bestämma mig att biträda herr Lundebergs reservation, ehuru jag icke helt och hållet kan gilla motiveringen och äfven helst skulle hafva önskat klämmen något förändrad. Jag kommer då på samma gång att något upptaga till bemötande de skäl, utskottet anfört för afslag, ehuru de redan förut blifvit bemötta senast af herr statsrådet och chefen för civildepartementet.

*Anläggning
af en stats-
bana från
Krylbo till
Örebro.
(Forts.)*

Utskottet berör hufvudsakligen den nationalekonomiska faran af att binda för mycket kapital i jernvägsanläggningar; sedermera framhålles, att frågan om bidrag från enskilde och kommuner icke skulle vara nog utredd, hvarjemte äfven konkurrensen med enskilda banor vidröres. Slutligen har också den siste talaren sagt, att banan icke skulle vara behöflig såsom en sammanbindningsbana mellan statens jernvägar i södra och norra Sverige, emedan samtrafiksafstal skulle kunna träffas med de enskilda banorna.

Hvad då först beträffar det nationalekonomiska skälet, så är detta visserligen ganska beaktansvärdt, men jag undrar, om det icke vid alla möjliga tillfällen skall kunna användas och att man skall kunna säga: gå fram med försigtighet. För öfrigt anser jag, att det skulle kunna mera tillämpas med hänsyn till de kapital, som nedläggas i enskilda banor, och att man snarare i fråga om dessa hade anledning att tala om att mera försigtighet borde iakttagas än beträffande anläggning af statsbanor. Om dessa statsbanor afslås, icke stäjas dermed det enskilda jernvägsbyggandet, snarare skulle jag tro tvärt om, att, om de afslås, möjligen enskilda bolag komma med begäran att få anlägga äfven dessa linier. Koncession brukar sällan nekas i Sverige utom i Norrbotten, då Riksdagen begärt, att koncession der icke utan dess hörande skall beviljas, men i mellersta och södra Sverige tror jag, att en vägran ytterst sällan skulle komma i fråga, och jag tror det nu ej heller.

Har har äfven anförts, att utom penningar skulle arbetskraft dragas från jordbruket och andra näringar. Det kan icke nekas, att en del arbetare skulle tagas från jordbruket, men någon brist på arbetskrafter skulle nog ändå icke uppstå. Oaktadt vi haft goda konjunktioner under den senaste tiden, har emigrationen pågått, ehuru den visserligen minskats; förra året utvandrade 16,000 personer till Amerika och till grannländerna ungefär 4,000. Jag tror således icke, att brist på arbetskrafter behöfver befaras. Att det i filantropiskt syfte skulle vara fördelaktigt att uppskjuta dessa jernvägsbyggnader, till dess sämre ekonomiska förhållanden inträdt och det blifvit flera lediga armar, vill jag inte bestrida. Men huru veta, när en sådan tidpunkt kan komma att inträffa? Nu föreslå reservanterna ett måttligt belopp till att börja jernvägsanläggningarna. Kanske komma dessa tider förr än man anar, då kan man öka på anslaget och bedrifva arbetet desto kraftigare. Dessa jernvägsanläggningar tarfva i alla fall förberedelser för att komma till stånd, då deremot kriser på arbetsmarknaden komma hastigt och oförberedt. Nu har äfven anförts, att Örebro—Krylbobanan icke skulle vara behöflig, därför att enskilda banor skulle kunna befordra post och personer, och att man

*Anläggning
af en stats-
bana från
Krylbo till
Örebro.
(Forts.)*

sälunda skulle kunna åstadkomma samma anordningar för tågens ankomst- och afgångstider vid Stockholms station, som man påstår skola vinnas genom denna bana. Att samtrafiksaftal kan träffas, vet man, och att det finnes samtrafikstaxa, vet man också. Men jag undrar, om Kongl. Maj:ts och jernvägsstyrelsen har rätt att föreskrifva dessa enskilda bolag deras tidtabeller. Jag har hört sägas, att man hade på förslag för en del år sedan att ordna posttrafiken öfver Örebro till Krylbo på dessa enskilda banor, men att det strandade just på, att dessa enskilda banstyrelser icke ville antaga de tidtabeller, som skulle passa för de postförande tågen, emedan de derigenom skulle skada sina enskilda intressen och taganordningarna icke skulle lämpa sig för de lokala förhållandena och persontrafiken. Hvad konkurrensen beträffar, tror jag, att dessa bolag Köping—Hult, Stockholm—Vesterås—Bergslagens m. fl. godt kunna tåla en lojal konkurrens; de äro i alla händelser mycket vinstgivande företag. Min mening är icke, att de skola på något sätt maltriteras eller trakasseras, tvärt om unnar jag dem att sköta sin trafik, som de gjort hittills på ett tillfredställande sätt. Jag kan därför icke gilla ett sådant förslag, som framkommit, visserligen icke ännu i form af någon Kongl. Maj:ts proposition, men en sådan har ståtts i utsigt, nemligen att inköpa bandelen Frövi—Örebro för att utgöra del af stambanan. Derigenom skulle nemligen de enskilda banor, som gå från Stockholm öfver Örebro och till Svartå, blifva störda i sin trafik. Detta anser jag icke rätt. Det skäl, jernvägsstyrelsen anført för ett sådant arrangement, att staten skulle blifva af med en besvärlig konkurrent, kan jag icke gilla. Lika väl som de enskilda banorna kunna tåla konkurrens af staten, kan staten tåla det af de enskilda banorna, och allmänheten har i många fall haft nytta deraf. Så hafva åtskilliga förbättringar i afseende å vagnar, belysning etc. först kommit till stånd på enskilda banor, innan de accepterades af statens jernvägar. För öfrigt skulle detta inköp af bandelen Frövi—Örebro, såsom t. f. chefen för generalstaben anført, äfven i militärt hänseende vara betänkligt. Då man eljest i samband med jernvägsfrågor fäster mycken vikt vid de militära skälen, tycker jag, att man äfven här bör fästa uppmärksamheten vid hvad i detta afseende sagts. Det är sant, att någon kongl. proposition om detta inköp ännu icke framkommit men, efter hvad man sett i tidningarna, synes den snart kunna vara att förvänta. Skulle emellertid en sådan proposition inkomma till Riksdagen, får jag säga redan nu, att jag kommer att motsätta mig detta inköp, äfven om bandelen skulle kunna förvärfvas för samma pris, som ny bana kan anläggas mellan Örebro och Ullersäter. En direkt bana Örebro—Krylbo öfver Ullersäter anser jag deremot af behovet påkallad såsom en sammanbindningsbana för transitotraffiken. Såsom lokal bana sätter jag den i andra rummet. När jag sätter transitotraffiken främst, är dermed sagdt, att den östra linjen såsom den kortaste och billigaste borde först komma i åtanke. Äfven jernvägsstyrelsen tyckes i sitt utlåtande yttrat sig för densamma såsom i trafik-ekonomiskt hänseende fördelaktigare, emedan kursför och lutningsförhållanden äro bättre, o. s. v. Endast det anföres emot den, att trafikutsigterna vid den vestra linjen äro bättre. Detta styrkes med

siffror, och dessa kan och vill jag icke bestrida. Men min öfvertygelse är, att den trafik, som skulle komma den vestra banan till godo, äfven skulle tillgodokomma den östra. Och stödet för denna uppfattning hemtar jag ur en broschyr (»Örebro—Krylbo-banan, En vidräkning»), som dock lifligt pläderar för vestra linien. Der anföres beträffande den skada, Stockholm skulle lida af denna bana, att under den tid, sjöfarten är öppen, kommer troligtvis framdeles som hittills det mesta godset från Norbergs bergslag att gå till Stockholm eller andra Östersjöhamnar och endast under vintern att gå till Göteborg. Men det gör det redan nu öfver Sala och Tillberga. Och när godset kan gå denna väg, tyckes det äfven kunna gå denna östra bana, som blefve betydligt kortare än vägen öfver Sala—Tillberga. Att den vestra sträckningen kan för vissa bruk vara ännu fördelaktigare, är naturligt, och jag missunnar dem icke denna fördel, långt derifrån; men jag håller med den föregående talaren, då han sade, att man skulle kunna uppställa den fordran, att de enskilde och kommuner, som hade fördel af en sådan krok på banan, ensamma vidkännas den förökade anläggningskostnad, som derigenom komme i fråga. Detsamma har jernvägsstyrelsen sagt i analogt fall beträffande Bohuslänsbanan.

Af hvad jag nu sagt torde framgå, att jag anser Örebro—Krylbo-banan nödvändig, att jag skulle helst se, att den östra linien komme till stånd och skulle liksom i afseende å Kalix-banan vilja öfverlemna afgörandet om sträckningen åt Kongl. Maj:t, men på samma gång begära Kongl. Maj:t taga i förnyadt öfvervägande, huru vida icke den genaste vägen ändå vore den lämpligaste. Då emellertid ett sådant yrkande icke har ringaste utsigt att vinna gehör och banans tillkomst är hufvudsaken, sträckningen mera en bisak, förenar jag mig i yrkandet om bifall till herr Lundebergs reservation.

Herr Billing: Då jag blef riksdagsman, föresatte jag mig att aldrig blanda mig i jernvägsstrider. Denna föresats har jag, så vidt jag mins, hållit allt intill denna dag, och jag beklagar, att icke de sista veckorna af min riksdagstid hafva kunnat förlöpa utan att jag måst yttra mig i en jernvägsfråga. Jag gör det icke gerna. Jag skulle ojemförligt mycket hellre hafva underlåtit att begära ordet. Då jag nu begärt det, har det skett endast därför, att jag ansett mig ovilkorligen förpligtad dertill. Detta icke blott af den anledningen, att jag har äran vara ledamot i statsutskottet och deltagit i debatten om denna fråga, ehuru jag icke var närvarande vid den slutliga voteringen och mitt namn således icke återfinnes hvarken bland majoriteten eller bland reservanterna, utan mycket mera därför och egentligen endast därför, att den här nu omordade jernvägen berör på det närmaste det län, som jag har äran representera. Om också ingen annan så skulle anse det, skulle jag själf dock anse det som en feghet, i fall jag icke här uttalar min mening.

I statsutskottet yrkade jag, att denna kongl. proposition icke för närvarande måtte bifallas. I detta yrkande ligga två tankar, den ena, att jag ansåg, att Krylbo—Örebrobanan bör komma till stånd, den andra, att jag ansåg, att Riksdagen i år icke bör bifalla det

Anläggning af en stats-bana från Krylbo till Örebro.
(Forts.)

Anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro. (Forts.)
 framlagda förslaget. Skulle jag taga hänsyn till Vesterås stads intressen, som jag kanske allra närmast kunde synas representera, skulle jag önska, att denna bana icke komme till stånd. Men jag kan icke anse, att hänsyn till de nuvarande banorna i Vestmanland bör föranleda afslag å den kongl. propositionen, utan anser jag verkligen så stora intressen tala för Örebro—Krylbobanan, att denna bana bör anläggas.

Hvarför vill jag då icke nu vara med om att i år bifalla den kongl. propositionen? Helt enkelt därför, att jag anser, att denna jernvägsfråga bör genomgå en betydligt noggrannare och allsidigare utredning, än den hittills varit föremål för. I flera afseenden anser jag en bättre utredning vara behöflig. Föregående talare hafva påpekadt åtskilliga frågor, som böra nogare undersökas. Jag skall icke upptaga kammarens tid med att repetera, hvad andra hafva sagt, och lemna därför alla andra synpunkter utom en enda, som här i dag jemförelsevis mycket litet berörts.

Det är frågan om denna jernvägs sträckning, huru vida den vestra eller östra linien bör föredragas. Jag beder att i detta hänseende få till dagens protokoll uttala, att jag omöjligt kunnat komma till någon annan öfvertygelse, än att den östra linien bör hafva företräde framför den vestra. Jernvägsstyrelsen och regeringen motivera, synes det mig, till förmån för förslaget om den östra linien, men konklusionen blifver, att den vestra föreslås. Statsutskottet har också i sin motivering gifvit företräde åt den östra. Med den kännedom, jag har om förhållandena inom Vestmanland, synes det mig vara alldeles uppenbart, att den östra linien har företräde, och detta till och med i de afseenden, i hvilka vederbörande hafva velat tillmäta den vestra företräde. Det enda skäl, som, trots alla skäl för den östra, dock bevekt regeringen att föreslå den vestra, är den stora lokala trafik, som förmenats komma den vestra linien till godo. Och frågar jag, hvarifrån denna stora trafik skall komma, så är svaret: jo, från Fagersta bruk! Detta skäl vore också viktigt, så vida icke godset från Fagersta äfven komme att gå den östra linien, i fall denna komme till stånd. Jag tror nu, att ingen, som känner förhållandena, kan förneka, att kommer den östra linien till stånd, så går Fagersta-godset denna linie lika visst som, i fall den vestra kommer till stånd, det går den vägen. Ty, såsom herr Svedelius på förmiddagen sade, godset söker sig väg till Göteborg eller till Stockholm, och allt det gods, som kommer från Fagersta och skall föras till Göteborg, måste komma att gå den östra linien, om denna kommer till stånd. Ingen lär nemligen betvifla, att, om den östra linien väljes, det kommer att byggas en bana mellan Fagersta och Engelsberg. Det blifver nog snarare täflan om, hvem som skall anlägga denna bana. När dessutom för den östra linien tala alla de allmänna synpunkterna, vägens korthet, anläggningsprisets billighet, trafikrandets bekvämlighet, kan jag omöjligt gå från den öfvertygelsen, att den östra linien är den rigtiga.

Här finnas dock inom denna kammare de, som hafva en motsatt öfvertygelse, och kanske de äro flertal. Men när grunder kunna anföras så väl för den ena som för den andra linien, förekommer det

mig, som om det verkligen vore skäl att undersöka denna fråga nogare. Ty den är icke noggrant undersökt. Och då jag icke kan föreställa mig, att någon risk vore sig för de ena eller andra intressenterna eller för Norrköping eller Göteborg eller för hvilka det vara må kan ligga i ett års uppskof med denna sak, kan jag icke komma ifrån, att jag anser det riktigast att låta frågan anstå ännu ett år. Om till ett följande år undersökningarna visa, att den vestra linien verkligen har företråde framför den östra, då må ju Riksdagen besluta den vestra, men det syns mig, som om ingen borde vilja motsätta sig, att ärendet blir noggrannare undersökt, än hittills skett. Och då jag icke kan få detta mitt syfte nådt på någon annan väg än att yrka bifall till utskottets förslag, skall jag, herr grefve och talman, bedja att få göra detta yrkande.

Anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro.
(Forts.)

Herr Nyström, Carl: Om jag öfver hufvud taget hade hyst något tvifvel om det berättigade uti att den ifrågavarande jernvägen anlägges såsom statsbana, skulle dessa tvifvel blifvit helt och hållet häfda af de anföranden, vi hört från herr statsrådet och chefen för civildepartementet, herrar Svedelius, Almgren m. fl. Det är sant, att derefter förekommit något i kammaren, nemligen herr Tamms anförande, men jag kan icke säga, att det i någon mån rubbat min öfvertygelse. De lokala skäl han anført kan jag icke bemöta; det må de göra, som på dessa områden äro mera hemmastadda. Men i afseende å de allmänna skälen förekom det mig, medan han talade, som om man med fog skulle kunna deremot anmärka ett och annat. Statsutskottet är stort, och herr Tamm är dess profet. Han sade, att här förestode allehanda saker och bland annat, att det skulle engageras så stort kapital och så mycket folk, att på grund deraf svårigheter skulle uppstå. Nå, profeter hafva det privilegiet att understundom misstaga sig, eller, om de äro olycksprofeter, att lemna ett svagt hopp kvar för dem, hvilka spådomen gäller. Ett sådant förhållande hafva vi här, i ty att genom reservanternas förslag aflägsnas den ekonomiska faran, och faran för arbetsmarknaden blir så väsentligt urvattnad och försvagad, att man icke behöfver vara rädd längre. Det är icke så farligt med de 30 millionerna, då utgiften fördelas på flera år. Detta är icke något spegelfakteri; ty då man beviljar anslag år för år, kan man taga hänsyn till den konjunktur, som ett senare år möjligen inträffar. Man vet nästa år om situationen på penning- och arbetsmarknaden, det, som nu blott är föremål för gissningar och kan då också inrätta anslaget derefter. Det är således icke rätt att säga, att dessa 30 millioner äro jemnt fördelade, utan de fördelades såsom den allmänna situationen påkallar. Detta i afseende å dessa olycksmöjligheter. Men nu en annan sak. Antag att dessa jernvägar — jag tänker både på denna och den, som i nästa punkt kommer att föredragas — af Riksdagen afslås och att följden blir, att koncession begäres och att jernvägarne anläggas genom enskildt arbete. Jag frågar då: absorbera de icke precis lika mycket penningar och folk, om de äro enskilda företag, som om de vore statens? Jo, det är samma sak, endast med den skillnaden, att

Anläggning
af en stats-
bana från
Krylbo till
Örebro.
(Forts.)

statens förmån bortfallit; detta är enda skilnaden mellan de två alternativen, och detta tycker jag man har skäl att något se på.

Saken har fallit i Andra Kammaren, såsom känt är, och detta är för mig ett skäl att göra allt hvad göras kan för att få den igenom i denna kammare, på det att vi må få rådrum att något bättre förbereda oss i denna fråga, och på det att statsutskottet å nyo kan få saken om hand. Ser man på frågan i dess helhet, är det tydligt, att statsutskottets uppgift icke blott är eller måste vara att redigera propositioner för de gemensamma voteringarna, utan äfven att i sådant fall, der det är möjligt, göra sammanjemkningar. Jag beder att få instämma i reservanternas förslag.

Herr Cederberg: Det är egentligen för att, om jag så må säga, stryka under hvad som antyddes af en talare från Jemtland, som jag begärde ordet.

Man har velat göra denna fråga till en norrlandsfråga och sagt, att det är i Norrlands intresse, som denna bana skulle byggas. Jag vågar påstå, att så icke är förhållandet. Det är icke någon norrlandsfråga. Jag är den förste att erkänna, att till åtskilliga delar af Norrland skulle vägen i någon mån förkortas ifrån de södra och vestra orterna genom ifrågavarande banas anläggning, men jag vågar påstå, att förkortningen ligger på ett sådant ställe, att vägförkortningen icke kan tillgodogöras för den väsentligaste delen af norrlandstrafiken och att det mesta af Norrland för denna del af sin rörelse icke får den ringaste fördel af denna förkortning.

Nu medgifver jag, att har man den åsigt, som herr vice talmanen på förmiddagen uttalade, att vårt land består af tre delar: Sverige, nedre Norrland och öfre Norrland, har må hända nedre Norrland någon större fördel af banans tillkomst, än jag nu kunnat erkänna, men hvad öfre Norrland beträffar, tror jag denna fördel är mycket ringa.

Jag är tacksam för det halfva löfte, som ligger i jernvägsstyrelsens yttrande om denna bana, nemligen att den skulle något skyndsammare än hittills befordra posttrafiken till norra Sverige. Jag tror, att det skulle vara till synnerlig fördel för norrländingarne. Men innan jag vågar låta mitt votum i denna fråga bestämmas af detta halfva löfte, skulle jag vilja från jernvägsstyrelsens sida se litet mera ansträngning, än man hittills sett, att få för posttrafiken begagna den genväg, som redan finnes. Alla känna huruledes denna redan befintliga genväg mellan södra och vestra Sverige, å ena sidan, och Norrland å den andra är endast omkring 44, må hända 46 kilometer längre än den bana, som Kongl. Maj:t nu föreslagit, således mycket kortare än den väg, som posttrafiken hittills begagnat, men jag har icke sett, att jernvägsstyrelsen gjort något försök, att, till förmån för Norrland, begagna den befintliga genvägen.

Jag ber vidare få erinra om, att från Stockholm och norrut finnes en genväg, som är 39 kilometer kortare än den väg, som i allmänhet begagnas för posttrafiken mellan Stockholm och de norra orterna, men jag har icke heller sett att jernvägsstyrelsen försökt begagna denna genväg. Jag vill icke lasta jernvägsstyrelsen för att

dessa redan nu befintliga genvägar ej begagnas, — det händer ju, att försök i denna rigtning kunde hafva mött sådana svårigheter, att det icke varit värdt att göra ett försök. Men om jag skall tro på det löfte, som ligger i jernvägsstyrelsens vid jernvägspropositionen fogade grundläggande yttrande, så skulle jag dock hafva velat höra talas om åtminstone någon början till underhandlingar i den vägen.

Sedan jag nu uttalat denna protest emot att anse den föreslagna jernvägsanläggningen såsom en norrlandsfråga, skall jag be att få göra ett par erkännanden. Det ena är, att, såsom ifrån statsrådsbänken anfördes, kapitalbildningen inom landet, så vidt den kan i officiella handlingar och statistiska uppgifter synas, är orimligt mycket större nu, än den var för t. ex. ett 20-tal af år tillbaka, och att vi följaktligen nu möjligen ega förmåga att drifva jernvägsbyggandet inom landet i väsentligt större skala än förr och binda kapital i större skala vid jernvägsbyggnader än för 20 år sedan. Men då man säger, att den bana, som nu föreslagits, icke har det ringaste eller åtminstone ett ytterst ringa inflytande på tillgången af arbetskrafter för andra ändamål inom landet, så vågar jag tro, att man förbisett en ganska vigtig omständighet. Jag är den siste att vilja jäfva hvad som från statsrådsbänken anfördes om den arbetsstyrka, som för några år tillbaka användes vid jernvägsbyggandet inom landet, men man bör komma i håg, att detta skedde under den tid, då ännu icke den nya värnpligtslagen hade genomförts och huruledes denna har bundit arbetskraft inom landet, det vet hvar och en, som ute i bygderna har att söka skaffa sig arbetskrafter. Det är ej min mening att klandra, att så skett, men då man nu talar om, att vårt jernvägsbyggande skulle binda samma arbetsstyrka som förut, och vill påstå, att utaf erfarenhet från fordom kan dragas slutsats om hvad inflytande detta skulle hafva nu, så tror jag, att man tager miste, ty man har förbisett den af mig nu påpekade vigtiga omständigheten i detta fall.

Det andra erkännandet, som jag anser mig skyldig att lemna, det är, att ur statsbanesynpunkt är förbindelsen Örebro—Krylbo alldeles absolut berättigad, och jag undrar icke på, att jernvägsstyrelsen synnerligen starkt intresserar sig för sammanbindningen. Men, mine herrar, jag tror icke, att man är berättigad att se frågan endast ur affärssynpunkt, såsom jernvägsstyrelsen, efter mitt förmenande, gjort. Man säger, att vi skola bygga denna bana, därför att den är lukrativ, den bär sig. Mig veterligen har detta aldrig hittills utgjort ett skäl för byggande af statsbana, och jag tror, att man lika litet nu som förr bör begagna sig af denna synpunkt. Den kan hafva det inflytande, att om jag tror mig böra bygga en jernväg och anser statens affärsställning prekär — ja, då kan möjligen den omständigheten, att det är fråga om en lukrativ bana verka derhän, att jag icke behöfver draga mig tillbaka för att bygga den, men att det skulle vara ett skäl, hvarför jag skulle bygga den, det tror jag icke vara riktigt.

Hvad nu speciellt frågan om Krylbo—Örebrobanan angår, så erbjuder den, enligt min tanke, såsom den nu föreligger, ett fel, som gör, att beslutet om dess byggande bör uppskjutas, och jag är dermed inne på de lokala förhållandena.

Anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro.
(Forts.)

Anläggning
af en stats-
bana från
Krylbo till
Örebro.
(Forts.)

Af statsrådsprotokollet hafva herrarne sett, huruledes en viss sträcka af banan, mellan Frövi och Örebro, blir så godt som en konkurrensbana till en redan förut befintlig jernväg. Jag tycker icke om dessa lyckligsvis sällsynta skådespel, att man koncessionerar två enskilda banor, af hvilka den ena har till ändamål, att, om jag så må säga, slå ihjäl den andra. Skådespelet är dess bättre mycket sällsynt inom vårt land, och, så vidt jag vet, har det endast en gång och då, så att säga, i yttersta nödfall blifvit användt, och det var kanske då berättigadt. Herrarne torde inse, att jag här syftar på linien Malmö—Trelleborg. Men här föreligger icke ett sådant fall och allra minst föreligger det nu skäl för staten, att uppträda såsom en dödande konkurent.

Nu är det sant, att i jernvägspropositionen, eller åtminstone i det statsrådsprotokoll, som är bifogadt densamma, är det stäldt i ut-
sigt, att den enskilda banan Örebro—Frövi skulle inlösas. Jernvägsstyrelsen har uppskattat den befintliga enskilda jernvägssträckans byggnadsvärde till, enligt protokollet, 1,880,000 kronor, men derjeme yttrat, att, på grund af att man genom dess inköp blefve qvitt en besvärlig konkurrent, man skulle kunna betala densamma med 2 millioner kronor. I en tidningsnotis deremot har jag nyligen sett, huruledes den enskilda banans egare beslutat begära för densamma 3 $\frac{1}{2}$ millioner kronor, och i samma uppsats är det meddeladt, att jernvägsstyrelsen skulle numera hafva uppskattat inköpsvärdet till 3 millioner eller något mera, således mera än 50 procent högre än förut. Det förefaller mig, som om detta vore en ömtålig fråga, hvilken behöfver långt mera utredning än hittills kommit den till del, och ensamt detta är tillräckligt för att besluta, att denna fråga icke nu skall afgöras, utan att den bör uppskjutas till en kommande riksdag.

Det är hufvudsakligen på detta skäl, som jag anhåller, att få biträda utskottets hemställan.

Herr Fränckel: Då jag i förmiddags hade ordet i den fråga, som nu föreligger, var jag endast i tillfälle att såsom reservant yttra mig om den norrländska banan och har sedan i dag icke fått tillfälle att bemöta de motiv, som statsutskottets majoritet anfört för afslag på nu föreliggande fråga. Jag skall icke heller trötta kammaren med att nu bemöta alla dessa motiv. Detta har redan i hufvudsak blifvit gjordt från statsrådsbanken. Men jag kan icke underlåta, att, då den ärade ordföranden på afdelningen, herr Tamm, betonade andra skäl, som förelegat för statsutskottets afstyrkande, att något upptaga dessa skäl till bemötande.

Om jag, mine herrar, då det är fråga om att behandla en kongl. proposition, går till detta arbete med den förutfattade mening, att propositionen bör i denna del afslås, då kan jag förstå, att man kan komma till det slut, hvartill utskottets majoritet kommit. Då måste man, såsom statsutskottets majoritet gjort, uppsöka de många s. k. stora skäl, som utskottet kunnat finna, för att visa omöjligheten och svårigheten att genomföra det förslag, som föreligger. Annorlunda ställer sig frågan, om man verkligen vill undersöka, huru vida det

förslag, som föreligger, verkligen har goda skäl för sig; och det anser jag, att statsutskottets majoritet i sin motivering icke gjort.

Här har redan af herr statsrådet och chefen för civildepartementet blifvit påvisadt, att de viktigaste argument, som statsutskottet användt i sitt allmänna resonnement, icke hålla streck. Det har också ordföranden på afdelningen insett, då han genast öfvergaf dessa skäl för att öfvergå till rentabilitetsfrågan. Då man hör detta, måste man ovilkorligen göra sig den frågan: är det Riksdagens mening, att fortfarande stödja det statsbanenät, på hvilket den nedlagt c:a 325 millioner? Huru kan man begära, att jernvägsstyrelsen skall kunna sköta sina jernvägar på ett för staten ekonomiskt fördelaktigt sätt, om denna styrelse icke får begagna sig af de utvägar, som stå den till buds, att möta en alltför hård konkurrens, som är på väg att uppstå för statsbanorna? Det är detta, som inträffat, synes det mig, sedan förra riksdagen, då jag, för min del, stod på oppositionens sida mot det då väckta förslaget att bevilja medel till undersökning af denna bana. Jag hade då icke klart för mig, huru vida det verkligen vore i statsbanornas intresse, att denna bana komme till stånd. Men derom har jag nu blifvit upplyst dels genom den kongl. propositionen och dels genom jernvägsstyrelsens utredning. Och detta kan icke bemötas med några telegram från en af direktörerna just för det enskilda bolag, som konkurrerar med staten. Detta torde vara för kammaren fullt klart. Det telegram, som den ärade talaren uppläste, är kommet från en af direktörerna i ett af bolagen, som tillhör Grängesberg—Oxelösunds bolaget, ett så godt som engelskt bolag, som synes vilja konkurrera med våra statsbanor och som söker skaffa sig utvägar att på alla möjliga sätt kringskära dessa och sannolikt ämnar inköpa ytterligare privata banor, allt för att kraftigare kunna konkurrera med svenska statens.

Den fråga, jag för min del här berörde, var jernvägsstyrelsens yttrande till Kongl. Maj:t, då fråga var om att bevilja bolagsordning för det sammansatta Grängesberg—Oxelösundsbolaget. Jag har här en afskrift af jernvägsstyrelsens yttrande, då styrelsen hade att uttala sig öfver, huru vida en sådan sammanslutning mellan dessa bolag, med afseende jemväl derå att det dervidlag var fråga om utländskt kapital, borde ske eller icke. Jernvägsstyrelsen säger bland annat:

Gent emot ett stort och kapitalstarkt bolag med dessa banor i sin hand blefve statsbanornas ställning en annan, ty ett dylikt bolag skulle vara i stånd att anordna en med den nuvarande statsbaneförbindelsen konkurrerande, snabbare inre förbindelseled mellan det norrländska jernvägsnätet och de södra och vstra delarne af riket. *Faran* för statsbanorna för en sådan följd af det nya trafikbolagets bildande skulle emellertid *afstågnas, derest den statsbana mellan Krylbo och Örebro, hvarom förslag vid innevarande års riksdag väcktes, komme till stånd.* Den sammanslutning mellan enskilda jernvägar, som af sökandena åsyftas, synes styrelsen därför innebära en *kraftig maning* för staten *att icke uppskjuta byggandet af nyssnämnda förbindelseled, hvars stora vikt och betydelse för statsbanenätet ligger i öppen dag; och styrelsen anser sig jemväl böra i detta sammanhang i underdånighet anmäla, att styrelsen har för afsigt att inom*

Anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro.
(Forts.)

Anläggning
af en stats-
bana från
Krylbo till
Örebro.

(Forts.)

kort hos Eders Kongl. Maj:t göra framställning om anslag för utredning och undersökning af lämpligaste sättet för åstadkommande af en statsbana mellan ifrågasvarande båda orter.

Under förutsättning, att en dylik järnväg kommer till stånd, anser sig styrelsen emellertid icke hafva skäl att för sin del afstyrka bifall till den underdåniga ansökningen.

Här har således järnvägsstyrelsen från sin ståndpunkt och med sin önskan att fortfarande sköta järnvägarnes ekonomi på ett för staten fördelaktigt sätt, med vaken blick märkt, att här gäller ett kringskärande, som man måste mota och kraftigt möta. Detta konkurrensskäl måste, såsom här redan blifvit framhållet af flere talare, alltid blifva oundvikligt i ett land med så många järnvägar, som Sverige har, och jag kan icke finna, hvarför staten, som drifver en så stor järnvägsrörelse, skall hafva större konsideration för sina konkurrenter än ett enskildt bolag.

Dessutom tror jag, att, med den lokaltrafik, som dessa konkurrentbanor kunna förskaffa sig, man icke behöfver frukta för att icke, om också denna bana i början tillegnar sig en del af dessa privatbanors trafik, trafiken i sin helhet kommer att ökas så, att den räcker till både för den nya banan och för de enskilda konkurrentbanorna. Skilnaden blir blott den, om man nu icke bygger den föreslagna banan, att det enskilda bolaget kommer att draga hela denna trafik till sig, till skada för statsbanorna.

Här har vidare sagts, att det icke vore lämpligt, att denna bana beviljades af det skäl, att det borde fordras större bidrag af kommunerna. Och man har dessutom sagt, att man alls icke af dem fordrat något bidrag. Detta är icke riktigt. Man har fordrat samma bidrag af dessa kommuner som förut i Norrland. Det är visserligen sant, att beloppen icke äro så stora, men de äro dock afsevärda och vida större än förr, då man icke fordrat något alls, der man i alla fall byggt statsbanor.

Jag hemställer till herrarne, huru vida, då man vet, att man har framför sig en rentabel bana, det kan vara lämpligt att fordra alltför stora bidrag af dessa kommuner, då det ju ligger i sakens natur, att de då sjelfva hellre skulle vilja skaffa sig afkastning på dessa bidrag och bygga banorna för egen räkning.

Vidare har framhållits, att det saknas utredning. Men hvilken utredning är det då, man åsyftar? Man har utredning beträffande de båda undersökta linierna, den vestra och den östra; och järnvägsstyrelsen har klart och tydligt visat, att den vestra linien har så stor trafik i jernförelse med den östra, att järnvägsstyrelsen icke har stannat i valet, utan tillstyrkt den vestra linien. Och hvad är det, man icke har undersökt? Jo, man har icke undersökt den i herr J. Johanssons motion angifna riktningen af en sådan bana. Men den banan vill väl herr Tamm icke vara med om, då han icke ens vill vara med om denna omväg på vestra linien af allenast 5 kilometer, och den af herr J. Johansson föreslagna är visst längre.

Jag kan således icke finna annat, än att, då reservanternas förslag tillmötesgår den önskan, som blifvit uttryckt, att icke taga för

mycken arbetskraft från jordbruket och andra näringar och man därför sätter ned beloppet för året och bygger långsammare på denna bana, man icke bör hysa den ringaste betänklighet att bifalla reservanternas förslag. Jag kan, för min del icke godkänna den åsigt, som här uttalats, att man bör bygga den ena banan först och låta de andra vänta. Så kunna icke de olika orterna tillgodoses. De olika orterna måste från statens sida alla tillgodoses så godt ske kan. Och då får jag säga, att alla de, som under förmiddagen voro med om att bevilja den norrländska banan, hafva ännu större skäl från statsbanesynpunkt, då denna bana måste blifva rentabel, att icke här rygga tillbaka för det anslag, som reservanternas nu hemställt måtte beviljas.

Jag anhåller, herr grefve och talman, att få yrka bifall till herr Lundebergs m. fl:s reservation.

Herr Lundeberg: Det är tvenne moment under den förda diskussionen, som uppkallat mig, och jag skall helt kort yttra mig om dem.

Det ena momentet har af herr Fränckel blifvit så kraftigt bemött, att det icke påkallar något vidare uttalande. Det var nemligen frågan om att icke nödig utredning blifvit gjord. Det är alltid ett mycket beqvämt skäl att komma fram med, då man icke vill en sak. Här är verkligen en utredning gjord, och just af de myndigheter, som äro bäst i tillfälle att göra densamma. Men i alla fall, den är icke tillräcklig. Herr Fränckel angaf detta, och han angaf också, att det enda, som fattades uti utredningen, var banans sträckning i enlighet med herr Johanssons motion. Men herr Fränckel angaf likaledes mycket riktigt, att den skulle icke tillfredsställa herr Tamm och icke många andra, som anse den vestra sträckningen, med en 5 kilometer större längd än den östra, icke alls vara tillfredsställande. Hvad det är för en utredning, som vidare skall göras, ja, det återstår att utreda. Meningen är väl, att det skall redas ut så länge, att man får ett eller annat års ytterligare betänketid på sig. Men hvad betyder ett eller annat års uppskof? Jo, det betyder helt enkelt, att Kongl. Maj:t icke kan motstå de kraf, som kunna framställas om enskild koncession. Det är ju helt naturligt, att, då fråga om denna bana en gång blifvit väckt, den icke kau falla. Vill icke staten bygga banan, så tager nog den enskilda företagsamheten hand om densamma. Det är en lönande affär, och det ligger i sakens natur, att den måste finnas för att betjena såväl transit-trafikintresset som det lokala intresset.

Skola vi lemna denna bit midt i hjertat af Sverige åt den enskilda företagsamheten, skola vi upplåta hela mellersta Sveriges jernvägsfält åt enskilda, skola vi beröfva staten möjlighet att hafva ett enda ord att säga i fråga om sammanbindningen mellan de olika delarne af stambanenätet samt trafiken inom ett så viktigt område som detta? För min del kan jag icke finna, att svaret kan blifva mera än ett: staten måste bygga denna bana och staten kan aldrig medgifva enskilda att bygga den. Men accepterar Riksdagen icke

*Anläggning
af en stats-
bana från
Krylbo till
Örebro.*
(Forts.)

Anläggning
af en stats-
bana från
Krylbo till
Örebro.
(Forts.)

banan nu, så förstår jag icke, huru Kongl. Maj:t skall kunna förhindra, att enskilda personer taga hand om företaget.

Herr Tamm, den högt ärade ordföranden på afdelningen, var mycket öm om de banor, som nu bestrida trafiken rundt om denna transitbana, som jag skulle vilja kalla den. Han kunde visserligen icke bestrida, tror jag, att det var en ganska god ställning, som dessa banor hade, men han ansåg det vara en förnärmelse mot dem och att träda deras rätt för nära att anlägga transitbanan. Men hvad skall man säga om trafikanterna, som hafva att betala till dessa banor en extra tribut af 44 kilometers frakt. Skulle man icke kunna ömma äfven för dem och kunna tänka sig, att, då det är arbetet i den tunga industrien, som skapar det hufvudsakliga af transporterna, det äfven kan vara rimligt, att denna industri icke för all framtid skall vara nödsakad att frakta sitt gods 44 kilometer längre väg och sålunda äfven betala 44 kilometer högre frakt, än hvad som är nödvändigt. Jag tror, att det ena är lika ömmande som det andra. Och jag håller före, att det är mera skäl för, att trafikanterna blifva i detta afseende tillgodosedda, än att jernvägarne hafva såsom monopol, att af trafikanterna draga en högre frakt, än som i sjelfva verket är legitim, då en bana i kortare riktning kan åstadkommas.

Ja, mine herrar, det var endast dessa tvenne moment, som jag ville bedja att få beröra, nemligen att det kan aldrig blifva utredning nog, då man icke vill en sak, och att, då man är öm för den ena parten, fordrar billigheten, att man också tänker på den andra partens intressen, i synnerhet då det såsom här är den andra parten, som skall göra det möjligt för jernvägarne att kunna existera och att kunna lemna god afkomst.

Herr Törneblad: Det har nyss under diskussionen öppet yttrats af en ärad kamrat på stockholmsbänken, att, om man icke med förutfattade meningar gått till pröfningen af denna fråga, skulle statsutskottet kommit till ett annat resultat än det, som återfinnes i det föreliggande betänkandet. Jag tror, att man gör klokast uti att alldeles lemna å sido talet om förutfattade meningar. Det är icke den ena parten ensam, som kan göra anspråk på att få anses stå utan förutfattad mening, äfven motparten och allra synnerligast ett utskott torde väl få presumeras vilja utreda en fråga utan förutfattade meningar. En liknande anmärkning skulle jag vilja rigta emot den ärade talare, som närmast före mig hade ordet från denna plats. Han yttrade, att om man icke vill en sak, begär man *utredning*. Frågan borde rätteligen ställas så: hvarför vill man icke saken? Kanske just emedan utredning saknas. Detta är ett annat sätt att fråga och fullt ut lika berättigadt som det förra.

Det har blifvit sagdt, att om vi nu skulle afslå Kongl. Maj:ts proposition, vore fältet lemnadt öppet åt den enskilda företagsamheten. Jag är nu för min del för det första icke alls öfvertygad om den saken, och för det andra, om än så blefve fallet genom ett afslag å den nu föreliggande kongl. propositionen, finnes ju numera i de koncessioner, som lemnas, alltid inryckt möjlighet för staten att, när den finner tillfället lämpligt, öfvertaga en bana för egen räkning

och till skäligt pris, och att staten icke tvekat i det afseendet framgår bäst af Vestkustbanans inköp.

Vidare har yttrats, att kapitalbildningen i vårt land för närvarande lyckligtvis har utvecklats sig så starkt, att någon fara icke kan förefinnas med att uti ifrågavarande järnvägsanläggningar binda större kapital. Det är fullkomligt riktigt, att kapitalbildningen i Sverige en tid befunnit sig och fortfarande befinner sig i stark utveckling, och man kan icke annat än glädja sig åt att vår export har ökat på samma gång som importen af våra egna obligationer vuxit, och icke blott af dessa, utan äfven importen af de aktier, som förr befunno sig på engelska händer, men hvilka nu till större delen blifvit inhemska — jag syftar särskildt på det bolag, hvilket nyss berödes. Men om nu så är förhållandet, att vår kapitalbildning är stark och vår ställning till utlandet god, då är det väl så mycket större skäl att i den goda dagen vara varsam och försiktig. Man behöfver icke vara olycksprofet, derför att man icke är blomstermålarare. Om nu denna kapitalbildning är stark och om inflytandet af detta lyckliga förhållande gjort sig gällande genom alltjemt större och kraftigare användning af kapitalet uti industriens tjänst, hvilket i våra dagar torde vara ovedersägligt, då är det också helt naturligt, att man kan vara något orolig, i händelse kapitalanvändningen skulle i någon större mån rigta sig åt företag, hvilka visserligen i en framtid möjligen kunna komma industrien till godo, men hvilkas utförande dock utan synnerlig fara borde kunna anstå, såvida icke fråga är att genom nya banor dels framkalla en ny industri, dels stödja en förut befintlig sådan. Att framkalla den nya, det har man tänkt sig, hvad Norrland angår, och jag kan icke dela de bekymmer, hvilka här uttalats i fråga om Norrlands omöjlighet af utveckling eller, om jag får använda ordet, rentabilitet; men hvad den nu föreliggande frågan speciellt beträffar, torde det väl icke vara hvarken några nya industrier, som genom densamma framkallas, ej heller några gamla, som i mera afsevärd mån skulle af den nya banan stödjäs och uppmuntras. Nej, det har blifvit sagdt såväl från stockholmsbanken som från denna plats, att ifrågavarande bana har sin förnämsta betydelse såsom en länk i stambanenätet och såsom en transitobana. Är nu så förhållandet, bör man noga betänka sig, innan man beslutar sig för banans anläggning på den grund, att banan skall vara på samma gång en transitobana och en länk i stambanesystemet, hvarigenom den skulle samtidigt blifva stambana och tjena de lokala intressena, ty då kommer banan att tjena två herrar, och det är icke godt för någon, icke ens för en järnväg, att tjena tvenne herrar. Om nu så är, att de 44 kilometer, som skulle vinnas genom denna bana, komme trafiken i nämnvärd mån till godo, den tunga trafiken nemligen, är det visserligen en afsevärd omständighet, men detta har här ej blifvit med säkerhet utredt; det har tvärt om från denna plats nyss förnekats, särskildt att det öfre Norrland skulle hafva något synnerligt gagn af densamma. Huru det nu än må vara med den saken, säkert är, att om man vill bygga en transitobana, en länk i stambanenätet, hvilken skall möjliggöra hastiga och bekväma transporter, måste man bygga *derefter*, men vill man åter bygga en lokalbana och taga hänsyn till

Anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro.
(Forts.)

Anläggning
af en stats-
bana från
Krylbo till
Örebro.
(Forts.)

industriens utveckling i orten och till den derutaf följande rentabiliteten, måste man bygga *derefter*. Om det åter gäller att bygga för båda ändamålen på samma gång, då är detta en sak, som åtminstone efter mitt förmenande tarfvar utredning.

På dessa skäl instämmer jag i herr Tamms yrkande.

Herr Wærn: Jag hade först icke ämnat yttra mig i denna fråga, men jag har blifvit särskildt uppkallad genom ett yttrande från stockholmsbänken.

Det hände nyss, att herr Tamm uppläste ett telegram från herr Agrelius, och detta blef af herr Fränckel omtaladt med tillägg, att herr Agrelius vore ledamot i direktionen för trafikaktiebolaget Grängesberg—Öxelösund, hvilket bolag skulle hafva mycket stridiga intressen gent emot stambanan. Det vore ett farligt bolag. Jag anser mig skyldig häruppå svara att herr Agrelius visserligen är direktör uti berörda trafikbolag, men att med den fråga, som herr Tamm hade ställt till herr Agrelius och hvilken denna telegrafiskt besvarade, hade det bolaget alls intet att göra. Det var fråga om, huru vida staten skulle kunna skicka bantåg öfver Köping—Hultbanan och i så fall hvilken ersättning derför ifrågasattes. Dermed hade, såsom sagdt, nämnda bolag alls icke något att skaffa, och tillvitelsen mot detsamma för att det bevakade stridiga intressen mot staten var således opåkallad, men hvad herr Agrelius angår, kastades en skugga på hans karakter genom insinuationen, att han i partiskt syfte besvarat den gjorda frågan.

Låt oss se till, hvad frågan och svaret innehöllo. Herr Tamm hade frågat, om det ginge för sig för staten att skicka bantåg öfver Köping—Hults—jernvägen, hvars verkställande direktör Agrelius är, hvarpå han svarade, att det skulle gå för sig, om staten betalade ersättning för ökad banbevakning, natttjenstgöring vid stationerna samt en billig ersättning för skenornas slitning. Detta var hela telegrammet. Huru kan man nu säga ett sådant telegram vara inspirerad af något slags partiskhet eller fiendtlighet eller något mot statsbanan stridande intresse! Mig förefaller det vara ytterst enkelt och naturligt, att om staten vill realisera sin afsigt, har det att från bolagets sida på allt sätt och vis påräkna tillmötesgående.

Jag måste på det bestämdaste protestera emot att en frånvarande person af dylik anledning inom Riksdagen förtalas.

Herr Tamm, Hugo: Ett par mot utskottet rigtade och några gånger upprepade anmärkningar vill jag icke lemna alldeles obemötta. Man har sökt att till nästan *intet* reducera det förhållandet att, om staten öppnade jernvägsbyggnader på tre olika håll, skulle deraf en betydlig arbetsstyrka blifva upptagen.

Det är säkert för herrarna ingalunda bekant hvad vi lida deraf, att under tiden, då marknaden är frisk och affärerna gå väl, kapital kastas in på alla möjliga områden, och arbetare kallas in från alla möjliga håll. Så kommer en dålig tid och arbetarne stå der utan arbete. Det är till detta, som jag för min del anser att staten icke bör medverka. Staten, som står mycket starkare i detta afseende

än någon enskild arbetsgivare, bör undvika att förorsaka, om jag så får säga en rusning på arbetsmarknad i sådana friska tider som nu, och den både kan och bör snarare utveckla sin arbetsverksamhet, när det kniper till och arbetsbrist hotar. Detta till svar på den ena frågan, som blifvit 2 eller 3 gånger upptagen.

Herr Lundeberg anmärkte, att han såg en stor fara uti att man icke i år beviljade denna jernväg utan att man uppsköte dermed för den begärda utredningen. Man riskerade då, menade han, att den skulle blifva föremål för enskild koncession. Jag har i detta fall en bättre tilltro till regeringen. Såsom frågan nu är framkommen, och när regeringen sjelf har lagt fram denna proposition, samt när det icke af någon talare framhållits att man önskar ett definitivt afslag för alltid på förbindelse mellan norra och södra statsnäten, tviflar jag på att den af herr Lundeberg framställda faran för enskild koncession har någon som helst betydelse.

Herr Lundeberg anmärkte vidare, att jag skulle för mycket hafva fäst mig vid de enskilda banornas intressen och glömt trafikanternas. Det har jag icke gjort, men hans argument skulle naturligtvis, då det är på banafgifterna de trafikerandes kostnader bero, leda till att vi borde köpa in alla banor i Sverige, ty många fler finnas, som lida af banafgifterna, och hvarför skall man från denna synpunkt gynna den ena orten men icke den andra. Dessutom kan jag med glädje konstatera att hans argument, att banan bör byggas emedan den utgör en vägförkortning af 44 kilometer, säkert leder honom till att i trafikanternas intresse förkorta vägen för dem med de 5 kilometer, hvarmed den östra linien är kortare än den vestra, då de ju vinna nära 50 kilometer.

Sedan öfverläggeningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i afseende på föreliggande punkt yrkats: 1:o att hvad utskottet hemställt skulle bifallas; 2:o att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, skulle bifalla Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning; 3:o af herr *Lundeberg*, att utskottets hemställan skulle afslås och att Riksdagen — under förbehåll att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 26 februari 1897 för den föreslagna banan från Krylbo till Örebro angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas — skulle med uttalande, i anledning af herr J. M. Ekströmers motion, att arbetets utförande måtte under behöflig kontroll verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kan ske, besluta anläggning i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag af en statsbana från Krylbo till Örebro samt till påbörjande af denna bana för år 1898 anvisa 3,000,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 750,000 kronor; samt 4:o af herr *Unger*, att kammaren skulle bifalla herr J. Johanssons i ämnet väckta motion.

Härefter gjorde herr talmannen propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till herr Lundebergs yrkande vara med öfvervägande ja besvarad.

*Anläggning
af en stats-
bana från
Krylbo till
Örebro.*
(Forts.)

Votering begärdes, i anledning hvaraf och sedan till kontraposition dervid antagits bifall till utskottets hemställan, uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som afslår hvad statsutskottet hemställt i punkten 3 af sitt utlåtande n:o 40 och antager herr Lundebergs under öfverläggningen framställda förslag, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles utskottets hemställan.

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

Ja—61;

Nej—37.

*Anläggning
af en stats-
bana från
Göteborg till
Svinesund.*

Punkten 4.

Herr Pettersson Fredrik Emil: Jag skall vördsamt anhålla att få yrka afslag på utskottets hemställan och bifall till punkten 4:o enligt det af herr Lundeberg i dag väckta förslag.

Till en början ber jag att få nämna, att detta förslag lyckats i medkammaren tillvinna sig 83 röster mot 109. I och med detsamma jag gjort detta yrkande skulle jag helst önska att ej upptaga kammarrens tid med att framhålla denna banas fördelar, ty klart är att huru mycket man än talar i dessa jernvägsfrågor från statsintressets synpunkt, spela dock alltid de lokala förhållandena in. Äfven är det naturligt att, då man såsom jag är väl bekant med hvilket lifsvilkor denna fråga är för den ort jag representerar samt med alla dermed sammanhängande förhållanden för länets utveckling, är det svårt att betrakta saken med så opartisk blick, som jag borde göra, när jag här talar. Jag vill därför inskränka mig till att berigtiga några uppgifter, hvilka framkommit dels i pressen och dels man och man emellan.

I en ansedd stockholmstidning yttrades i förrgår, att om en sådan bana, som den här föreslagna, genom Bohuslän komme till stånd, skulle derigenom icke vinnas någon nämnvärd tidsbesparing i förbindelserna med Kristiania. Detta är icke riktigt, ty afståndsskilnaden skulle visserligen endast blifva 32 kilometer, men tidsbesparingen 3 à 4 timmar, beroende derpå att denna bana skulle byggas på ett annat sätt som medgäffe väsentligt ökad tåghastighet öfver den, som den nu befintliga jernvägen är i stånd till, och det är just på denna tidsvinst vi grunda våra förhoppningar på understöd från Norge.

Ett annat skäl mot förslaget har framstälts, att nemligen dalslandsbanan skulle komma att blifva lidande genom denna bana, så att den till följd deraf icke borde få komma till utförande. Jag bestrider att dalslandsbanan har något trafikområde från Bohuslän, men om än så vore förhållandet, frågar jag, om det kan vara med rättvisa och billighet öfverensstämmande, att, därför att en viss bana erhållit koncession, densamma skall till everldelig tid hafva monopol på att hållas uppe med tillbakasättande af intressen från ett helt län, och att för upprätthållande af densamma skola från vidsträckt trakter rundt omkring resande och post nödgas taga en betydlig omväg.

Bohusläns landsting fattade förra året det beslut att, i händelse en längdbana komme till stånd, skulle icke blott erforderliga jordområden kostnadsfritt afstås till staten, utan äfven 11,000 kronor per kilometer beviljas till hvarje densamma tillstötande bibana inom länet. Här har visserligen yttrats, att fördelarna att erhålla en längdbana skulle vara så stora, att landstinget borde bidraga med ännu mera. Ja väl, men då frågar jag, kan det vara till större fördel för staten om landstinget skulle bidraga med ytterligare ett eller annat belopp, än förvisningen derom att, i och med det staten bygger en längdbana inom Bohuslän, genom landstingets försorg matarebanor uppstå, hvilka tillföra statsbanan trafik och inkomster. Säkert är, att vi i Bohuslän icke kunna vara belåtna med endast en längdbana, ty våra kustförhållanden äro sådana, att äfven skärgårdsbefolkningen som har pretention på att få komma i beröring med denna bana, icke kan detta annorledes än genom bibanor. De jordvärden, hvilka genom landstingets beslut länet har att betala till staten för längdbanan, representera dessutom en summa af omkring en million kronor, ett ej obetydligt belopp.

Här har så många gånger i denna kammare talats om, att man borde upphjelpa hafsfiskenäringen, och just genom sådana bibanor skulle denna näring otvifvelaktigt få ett aktningsobjudande uppsving. Skola vi tillgodose detta hafsfiske, kunna vi icke nöja oss med de kommunikationer, som nu finnas. Trafiken utefter vår kust är ofta hindrad af stormar och dimma, och en hvar, som rest längs kusten till Strömstad, känner till den svåra fjord, som heter Soten, mycket obehaglig och svårtrafikabel sommartiden samt än värre om vintrarna för regelbunden och säker transport. Våra kustförhållanden göra att all den fisk, som fångas norr om Smögen, kommer i marknaden under särdeles ogynnsamma omständigheter.

Jag vågade i dag yttra, att Bohuslän med sina röster under långa tider bidragit till utvecklingen af vårt lands kommunikationer med det resultat att vi sjelfva icke hunnit stort längre än i jembredd med Herjedalen, och dock är Bohuslän en provins, som i sig innesluter öfver 6 procent af Sveriges befolkning, och hvilken i befolknings-täthet kommer närmast efter Malmöhus län. I fråga om kommunikationer hafva vi icke hunnit längre än att vi vid 1895 års slut hade 90 kilometer jernväg, eller med andra ord, om vi jemföra Bohuslän med de delar af Sverige, i afscende å hvilka vi förut beslutat, Norrbottens- och Örebro län, finnas i Bohuslän 2,92 kilometer jernvägar

Anläggning af en statsbana från Göteborg till Svinesund.
(Forts.)

*Anläggning
af en stats-
bana från
Göteborg till
Svinesund.*

(Forts.)

per 10,000 invånare, under det att Norrbottens och Örebro län hafva respektive 28 samt 37,49 kilometer. Dessa siffror tala.

Dessutom vill jag fästa uppmärksamheten på en annan omständighet, och det är, att det finnes intet län i Sverige som har så stora olägenheter af de vexlande och ostadiga handelsförhållandena med broderlandet, och endast genom bättre kommunikationer kan Bohuslän beredas afsättning åt skilda håll, för sina produkter, och endast derigenom kunna vi hoppas komma i tillfälle att göra den insats och ernå den utveckling, hvartill vi i sjelfva verket äro i stånd. Jag yrkar bifall till herr Lundebergs förslag under punkten 4:o.

Herr Lithander: Herr grefve och talman, mine herrar! De få ord jag anhåller att få yttra i denna jernvägsfråga, vill jag börja med den förklaring, att jag icke i likhet med en ärad talare, som hade ordet på förmiddagen, kan betrakta och bedöma jernvägarnes värde uteslutande från synpunkten af den ränteafkastning de lemna. Jag tror nemligen, att de hafva en ofantligt mycket större betydelse för ett lands utveckling, och jag tror också, att från de banor, som i Sverige anlagts, till exempel i Norrland och mindre befolkade trakter, i en framtid, när dessa nejder blifvit folkrikare och näringslifvet der hunnit utveckla sig, äfven en ränteafkastning är att motse. Men oafsedt detta torde det väl tillhöra hvarje tid att rigta blicken framåt och se, huru vida den kan göra några uppoffringar för att få just denna framtid ljus. Kommande släkten skola helt visst med tacksamhet erkänna, att man icke förglömt de kraf, som stälts på oss i detta afseende. Derjemte vill jag säga, att det föreföll mig, som om herr Hugo Tamm, då han hade ordet, något öfverdref vid skildringen af våra finansers tillstånd och de faror, som möjligen kunde hota i detta afseende, derest man allt för mycket utvidgade sig på jernvägsområdet.

Jag är lifligt öfvertygad om, att Första Kammaren ingalunda skall ringakta eller förbise de stora, nationella intressen, som främjas genom förbättrade kommunikationer i de bohuslänska kustorterna, utan att kammaren tvärt om med vanlig välvilja och omsorg omfattar billiga kraf för näringslifvets bästa — i detta fall en ingalunda oviktig del af näringslifvet, nemligen det som kämpar sig fram vid vår westkust. Jag har derfor velat framhålla fördelarna af den nu föreslagna längdbanan genom Bohuslän, fördelar, hvilka galla så väl landtbefolkningen som skärgårdssamhällena.

Redan den omständigheten, att Bohuslän saknar jernväg — en talare på förmiddagen har framhållit, att detta län i jernvägsafseende är likstaldt med Herjeådalen — redan detta förhållande, säger jag, borde vara en tillräcklig anledning att öfva rättvisa och att öfva den snart. Men jag skall ingalunda bedöma denna fråga endast ur synpunkten af hvad som kan vara rättvist, ty enligt min åsigt tala äfven alla andra omständigheter till förmån för densamma. De flesta orter i landet, äfven sådana som ingalunda i afseende på betydenhet kunna mäta sig med Bohuslän, hafva redan i jernvägar en mächtig häfstång för framjandet af sitt näringslif. Den bana, som nu är föreslagen, har ur så många synpunkter en stor betydelse, att de icke

kunna för mycket framhållas. Den omständigheten, att banan kommer att utgöra en vigtig del i det svenska statsbanenätet, har ju redan gjort den ganska väl motiverad. Dess rentabilitet är af jernvägsstyrelsen på, såsom mig synes, mycket goda grunder förutspädd att blifva särdeles tillfredsställande. Banans nytta såsom postbana och behofvet af densamma för att tillgodose persontrafiken i dessa orter, som sannerligen icke äro lätt beresta, då jernväg saknas der, äro alla stora och vigtiga anledningar, som tala för banans tillkomst, men ingendera af dem är likväl den hufvudsakligaste. Den hufvudsakligaste vigten vill jag nemligen lägga derpå, att banan, kompletterad med bibanor, som meningen är, skulle komma att i hög grad höja och befrämja hufvudnäringen i Bohuslän. Denna är såsom vi veta hafsfisket, och längdbanan med sina bibanor skulle komma att bereda denna näring på dessa orter en snabb förbindelse med landets alla inre delar. Man kan lätt tänka sig, hvad det för afsättningen af fiskvaror har att betyda, *huru fort* de kunna befordras till konsumenterna i landet. Helt visst skulle den för dessa trakter bli af ett så afgörande inflytande till förmån för deras näring, att man sannerligen icke längre borde förbise detsamma. I samma mån som hufvudnäringen der skulle främjas, skulle naturligtvis också de kringliggande orterna få en förbättrad afsättning för sina landtmannaprodukter. Det ena blir en följd af det andra. Det kan vara skäl i att erinra om, huru det nu är stäldt för skärgårdens fiskarebefolkning. Då den bohuslänske fiskaren kommer hem från sin mödosamma resa på hafvet, der han icke blott underkastat sig hårdt arbete utan äfven ofta vågat sitt lif för att göra en understundom ganska liten fångst, så må ingen tro, att profiten af hans arbete genast står honom till buds eller, såsom man säger, ligger på hyllan. Omedelbart måste han tänka på afsättningen af hvad han lyckats hemta upp ur hafvet, och i de flesta fall kostar det honom en resa i sin båt till t. ex. Göteborg eller någon annan afsättningsort. Dessa resor, som ju taga tid och äfven de kosta mödor och penningar, medföra äfven en annan omständighet, nemligen den, att hans vara försämras i värde för hvarje timme den ligger för länge i hans båt. Huru skulle det ställa sig för dessa fiskare, om jernvägsförbindelserna, såsom jag hoppas, blifva bättre genom en längdbana? Jo, de skulle då hafva marknad för sin vara på egen brygga, der skulle köparne täfla om att få den för att sedan hastigt föra den in i landet.

En annan »näring», såsom jag nästan kan kalla det, finnes i Bohuslän, hvilken icke är att ringakta, nemligen badortslifvet. Utmed kusten finnas flere platser, dit såväl förmögna som i enklare förhållanden stadda badgäster komma med förhoppningar att kunna återvinna sin helsa, och deras uppehåll skaffar orten inkomster. Men vilkoret för att dessa badorter skola blifva tillräckligt frekventerade är i första rummet, att det fins goda kommunikationer och att man slipper underkasta sig långa och understundom obehagliga sjöresor. Jernvägsstyrelsen har i sitt underdåniga utlåtande till Kongl. Maj:t just framhållit detta, och jag skall tillåta mig uppläsa några rader derur. Sedan styrelsen först framhållit vestkustbanans fördelaktiga rentemot, tillägger styrelsen i afseende på den föreslagna längdbanan:

Anläggning af en statsbana från Göteborg till Svinesund.

(Forts.)

*Anläggning
af en stats-
bana från
Göteborg till
Swinesund.
(Forts.)*

»Vidkommande den bohusslänska banan tillkomme dessutom andra omständigheter, som stälde i utsigt, att trafiken derpå skulle öfverträffa den å sistberörda del af vestkustbanan. Det utvecklade badortslifvet å den bohusslänska kusten tillförsäkrade ensamt för sig den blifvande banan en ganska afsevärd trafik, och derjemte borde uppmärksammas, hurusom efter all sannolikhet längdbanans anläggning skulle föranleda till anläggning af åtskilliga bibanor till de förnämsta hamnarna inom länet. Detta skulle i sin mån bidraga till ökning af längdbanans trafik, på samma gång ett märkligt uppsving derigenom skulle gifvas åt hafsfisket, en af den bohusslänska befolkningens hufvudnäringar.»

Det har verkligen så att säga hvilat ett olycksöde öfver jernvägsfrågorna i Bohuslän. Inom parantes ber jag, herr talman, att få erinra om t. ex. det idoga och i alla andra utom jernvägsafseende väl situerade Strömstad. Oaktadt denna plats eger en utmärkt hamn, vanligen isfri under hela vintern, oaktadt staden har ett fördelaktigt handelsläge och är en naturlig utskeppningsort för produkter från den närliggande stora landsorten, har bristen på jernvägsförbindelser hållit affärlifvet tillbaka; — staden har sett sitt handelsområde afskuret af dalslandsbanan och en ganska stor del af sin handel gå in till Norge. Oaktadt staden har ett gammalt och godt anseende såsom en af vestkustens förnämsta badorter, har den fått göra den bittra erfarenheten, att någon del af badgästerna lemnat den för att söka sig till med bättre kommunikationer försedda platser. Det är således just genom bristen på goda kommunikationer, som Strömstads utveckling blifvit hämmad. Jag nämner detta i förbigående såsom en värdsam erinran till dem, i hvilkas magt det ligger att afhjelpa ett för ett samhälle så pröfvosamt förhållande som detta. Strömstad, som länge förgäfves väntat på lösningen af dess lifsfråga, nemligen jernvägen Strömstad. — Man, har icke sjelf med egna krafter förmått lösa denna fråga, men det, vore verkligen önskligt och rättvist, att staten så småningom komme den till hjälp. Detta hör egentligen icke till frågan om längdbanans, men jag har icke kunnat underlåta att påpeka det behjertansvärda förhållandet.

På grund af min innerliga öfvertygelse om behofvet för Bohuslän af bättre jernvägsförbindelser, ber jag, herr talman, att få yrka bifall till herr Lundebergs m. fl. reservation.

Herr Tamm, Hugo: Jag förmodar, att de, som äro närvarande, redan bestämt sina röster, så att det ej tjenar mycket till att i denna fråga yttra något vidare. Det hufvudsakliga skälet, hvarpå utskottet stödt sitt afstyrkande, har i fråga om denna bana varit helt enkelt det, att vi ej veta, huru vi skola komma fram med banan för att fylla ett af dess uppgifna ändamål, nemligen anslutningen till det norska nätet. Genom denna ovisshet hänger hela banan så att säga i luften. Nu har visserligen en reservation framkommit, der det fins ett vilkor bifogadt. Ja, det kan ju Riksdagen fresta på med. Jag hoppas, att de, som önska denna banas snara fullbordande ej komma att ångra detta vilkor — och att det icke framlockar från norsk sida kraf på både 3,000,000 och mer med — då genom detta vilkor en svensk

bohuslänsbana göres beroende på norskt beslut. — Som jag är viss, att i jernvägsfrågor inga skäl tala, vill jag ej längre upptaga tiden utan anhåller om bifall till utskottets förslag.

Anläggning af en statsbana från Göteborg till Svinesund.

(Forts.)

Herr Nyström, Carl: Man borde verkligen följa det nyss gifna goda exemplet, och jag skall också göra det efter bästa förmåga; men jag kan ej neka, att när man beväpnat sig till strid och det icke blir någon strid af, erfar man en viss misräkning. Till en början skall jag blott besvara herr Tamms enda invändning. Han sade, att reservationen uppställt ett vilkor, hvars innebörd ej är tydlig. Jo, det innefattar naturligtvis, att regeringen har i sin hand det bästa vapen för att få underhandling i gång med Norge och för att bringa den till ett godt slut. Regeringen har att för Norge framhålla: om I ären resonliga, blir det en bana här — annars icke! En sådan underhandlingsbasis måtte väl kunna sägas vara så god som möjligt. För öfrigt torde det här vara öfverflödigt att framhålla de stora reella skälen, ty dem hafva herrarne redan klart för sig. Det är uppenbart, att ett län med sådant invånareantal, sådan industri, jordbruk, fiske o. s. v. icke kan vara belåtet med att vara uteslutet från all delaktighet i de håfvor, staten utdelar i form af jernvägar. Det ropar efter sin del deraf, och det måste få den. Naturligtvis var detta önskningsmål, denna åtrå redan förut mycket stark, men först när hallandsbanan gick igenom fick man dock den rätta synen på tingen och derjemte ett fastare stöd för förhoppningarna. Ty, när man såg på förloppet och utgången af nämnda transaktion, befans det, att den såsom en gifven konsekvens skulle medföra, att äfven Bohuslän skulle få en stambana, såsom fortsättning af Hallandsbanan. Äfven här måste det blifva en stambana och denna en statsbana. Ty denna bana motsvarar den definition som återfinnes i jernvägsstyrelsens af utskottet citerade motivering, der — såsom herrarne påminna sig — det heter: »staten skall sättas i tillfälle att, helt och hållet oberoende af enskilda jernvägsbolag, med främmande länders jernvägsförvaltningar förbereda och avsluta samtrafiksafताल äfvensom andra internationella öfverenskommelser, såsom angående postförbindelser och dylikt.»

Detta är beskrifningen på en stambana. Alltså är äfven denna en stambana och har de kraf, som sammanhånga med detta begrepp, och de skäl, som framdrefvo hallandsbanans inlösen gälla också i hufvudsak för anläggning af fortsättningen genom Bohuslän.

Vidare: kan den komma att bära sig? I detta afseende har jag försökt skaffa mig de bästa upplysningar. Jag skall ej uppläsa detta bref, som från vederhäftigaste håll kommit mig till handa, men som jag anser vara för vidlyftigt. Meddelandet hänvisar emellertid till det resultat, som vunnits på hallandsbanan. Detta resultat är 5,83 procent, hvilket utgör en vacker motsats mot den svartkrittekning, som vi på förmiddagen hörde uppifrån norr. Men fortsättningen, d. v. s. bohuslänsbanan har egentligen bättre skäl för sig än begynnelsen, d. v. s. hallandsbanan. Den lokala trafiken har förutsättningar att blifva mycket bättre än den på hallandsbanan, hvarjemte här tillkommer, att det ej fins några aktieegare som skola mot sin vilja

Anläggning af en statsbana från Göteborg till Svinesund. taga lösen för sina aktier, hvilket deremot var en svår invändning mot hallandsbanans inlösning. Nu påstås det, att det skulle vara bättre lokaltrafik på hallandsbanan. I afseende härå skall jag blott gifva herrarne till lifs en notis från en tidning. Det är bohusbanan sedd från halländsk synpunkt. Denna tidning säger, att banan kan ej påräkna någon vidare betydlig samtrafik, ty den söderifrån kommande delar sig i tre delar, nemligen en del till stockholmsbanan, en del till bergslagsbanan samt blott en del till denna bana. Men författaren glömmer den norrifrån kommande trafiken som vi ansett vara den viktigaste. Derom talar tidningen alls icke. Så säges det vidare, att hallandsbanan löper till större delen genom slättland med blott åker och äng, medan bohusbanan löper genom bergland med trånge dalar och mestadels så kala berg, att landskapet kan liknas vid en döds-kalle.

Med den döds-kallen förhåller sig på följande sätt. Dess folk-mängd utgör, äfven om Göteborg frånräknas, 198,815 personer mot Hallands 139,356. Dess fabriksstillverkning utgör, äfven frånräknadt Göteborg, 27,562,292 mot Hallands 5,663,660. Det är ju icke så illa för en döds-kalle. Dess skeppsfart, hvad angår fartyg öfver 10 ton, uppgår till 990,334 mot Hallands 651,113. Skörden — i det afseendet tager man ju för gifvet, att Halland måste vara oerhördt öfverlägset — belöper sig, på vanligt sätt reducerad till beräkningsenheter, till 1,160,000 mot Hallands 1,350,000 — således visserligen en öfvervigt för Halland, men, såsom herrarne finna, ganska ringa. Dess boskapsstock, med vanlig reduktion till nötkreatursenheter, utgör 101,000 mot Hallands 129,000. Äfven i det afseendet är således Halland något öfverlägset. Men i stället har Bohuslän fisket, som der går löst på c:a 3,000,000 kronor, då det i Halland, inberäknadt laxfångsten, belöper sig till 160,000. Räknas också halmstadslaxen till, uppgår siffran till 190,000. Derjemte tillkommer badortstrafiken. Så förhåller det sig med döds-kallen. — Vidare säges, såsom ett skäl mot banan, att Bohuslän har väl åtminstone 20 à 30 gånger så många ångbåtsstationer som Halland och allt som allt mycket liflig sjötrafik. Jag kan icke finna annat än att en så liflig trafik är ett skäl och ett mycket starkt skäl för banan. Jag tror alltså att man kan påräkna att, fränsedt banans betydelse för den genomgående trafiken till och från Norge, lokaltrafiken bör blifva större än å Hallandsbanan.

Nu är sant, att länet har genom beslut förra året ställt i utsigt att, i händelse förslaget om banan icke antages af Riksdagen, länet skulle bygga banan på egen hand. Godt och väl att så sker, — jag vet, att det icke är någon manöver eller något spegelfakteri — men det blir i alla fall icke tillfredsställande, ty jernvägsstyrelsen har sjelf sagt, att nödvändigt är, att denna jernväg utlägges på ett fullt statsbanemessigt sätt, och det sker icke, om länet lägger ut densamma efter sina egna behof. Det är en stor skilnad, säger jernvägsstyrelsen, mellan dessa båda fall. I senare fallet skulle vi få ett upprepande af samma sak som vid hallandsbanan. Behofvet att få banan till stambana skall göra sig oemotståndligt gällande, och då blir följden att man får lösa in en dålig bana för högt pris, i stället

för att eljes staten kunnat bygga en god bana för billigt pris. Dessutom vill jag säga, att, om bohuslänningarna få behålla sina penningar för att på sitt sätt arbeta på jernbanor, skola de blifva i tillfälle att anlägga bibanor här och der, och dermed skall den framtidsbild som vi tänkt oss, blifva en verklighet — statsbanan såsom en lifsåder sträckande sig genom hela länet och de enskilda banorna å ömse sidor såsom trafikuppsamlare. Det är för att vinna detta mål, för att bringa till stånd detta lyckliga resultat som jag ansluter mig till reservanternas förslag.

Invändningen att någon uppgörelse med Norge icke blifvit träffad är undanröjd genom hvad reservanternas föreslagit. Beträffande den andra invändningen om dalslandsbanan, kan icke nekas, att denna bana torde komma att lida af den föreslagna jernvägen; men det är något som icke kan hjälpas. Om bättre inrättningar, bättre verktyg, bättre trafikmedel uppfinnas eller åstadkommas, måste de andra, sämre, gå tillbaka. Möjligen kunna vi trösta oss dermed, att det tyckes vara en naturlag, att enskilda banor i Sverige skola bära sig, och något bevis finnes icke för att denna bana skulle vara så mycket sämre situerad än många andra enskilda jernvägar, för hvilka det sett mörkt ut i början, men hvilka så småningom arbetat upp sig. Det får ej heller glömmas att dalslandsbanan anlades 1878 såsom lokalbana, ursprungligen med syfte att för norsk räkning åtkomma skogstillgångarne i Dalsland och kring Venern, och att den såväl genom sin riktning som sin konstruktion icke rätt väl lämpar sig för genomgående, än mindre för kontinental trafik. Icke heller lär väl tanken på trafik af sådant slag hafva ingått i de ursprungliga beräkningarna som föregått banans anläggning. Jag anhåller om bifall till reservanternas förslag.

Herr statsrådet von Krusenstjerna: Hufvudanmärkningen — den enda egentliga anmärkning, som statsutskottet haft att framställa mot Kongl. Maj:ts proposition om bohuslänsbanan — har varit, att anslutningen till Norge icke vore klar. Det är en brist i den kongl. propositionen, som jag är den förste att erkänna, möjligen en större brist än hvad min ärade vän och stränge kritiker, statsutskottsledamoten, hade att anmärka mot den förra punkten i den kongl. propositionen. Man torde dock kunna i fråga om den nu föredragna punkten i propositionen och den brist, som der förefinnes, om man vill vara rättvis, erkänna, att anledningen till, att här icke kunnat erhållas något bättre uttalande, icke legat vare sig i bristande vilja eller i bristande försök att erhålla sådana uttalanden af vederbörande. Emellertid blir ju detta fel nu afhjelpat genom det af herr Lundeberg framställda förslaget. Ty Riksdagen riskerar icke någonting genom att fatta ett sådant beslut, men den gifver Kongl. Maj:ts regering ett godt handtag vid de förhandlingar, som den kommer att föra med Norge, derigenom att den kan åberopa ett af Riksdagen med all önskvärd tydlighet gjordt uttalande, att den icke vill veta af någon annan sträckning för bohuslänsbanan än till Svinesund.

Hvad beträffar ett yttrande från en ledamot af statsutskottet derom, att man icke kan veta, om icke Kongl. Maj:ts regering kan

Anläggning af en statsbana från Göteborg till Svinesund.
(Forts.)

Anläggning af en statsbana från Göteborg till Svinesund. komma att träffa ett aftal med Norge, hvarigenom kostnaderna ökas med tre millioner eller något dylikt, så vill jag fråga: hvar skulle Kongl. Maj:ts regering taga de penningarne ifrån?

(Forts.)

Så vidt jag kan se, finnes allt skäl för Riksdagen att antaga herr Lundebergs förslag. Jag tror — men derom kan jag naturligtvis icke våga att med någon säkerhet yttra mig —, att med norr-männens sunda praktiska sinne och känsla för egen fördel böra förhandlingarna komma att leda till ett godt resultat. Jag kan icke tänka mig annat än att de böra inse, att det är fördelaktigt för dem, att de derigenom att Sverige bygger en bana på 190 kilometer och de sjelfva en bana på 5 kilometer med tillägg af kostnaderna för hälften af bron öfver Svinesund, erhålla en högst betydlig förkortning af sin vigtigaste utfartsväg till kontinenten. Detta är en så tydlig fördel för dem, att jag antager, att hänsynen till privata jernvägsintressen inom Norge och till fredrikshallsintresset icke skall visa sig så mäktig, att den kan hindra stortinget från att antaga svinesundslinien.

Jag upprepar hvad jag nyss sade eller att jag, så som frågan nu föreligger, hoppas, att kammaren måtte antaga herr Lundebergs förslag.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att beträffande den föredragna punkten yrkats, dels att utskottets hemställan skulle bifallas, dels ock, af herr *Pettersson, Fredrik Emil*, att utskottets hemställan skulle afslås och att Riksdagen — under förutsättning att, för anknytning af nedan nämnda svenska statsbana med det norska jernvägsnätet, från norsk sida beslut fattas om anläggande af jernväg från riksgränsen vid Svinesund till lämplig punkt å norska sydbanan, samt under förbehåll att de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 26 februari 1897 för den föreslagna banan från Göteborg till Svinesund angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas — skulle, med uttalande, i anledning af herr J. M. Ekströmers motion, att arbetets utförande måtte under behöflig kontroll verkställas med tillämpning af entreprenadsystemet, der så med fördel för staten kan ske, besluta anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Kongelf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund samt till påbörjande af denna bana för år 1898 anvisa 2,000,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t dels att närmare förordna om de orter, jernvägen bör genomgå, dels ock att låta af det anvisade beloppet förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 750,000 kronor.

Sedermåra gjordes propositioner i enlighet med dessa yrkanden, och förklarades propositionen på bifall till herr Petterssons yrkande vara med öfvervägande ja besvarad.

Punkten 5.

De ifrågavarande motionerna förklarades besvarade genom kam-marens beslut i afseende å punkterna 1, 3 och 4.

Vid förnyad föredragning af konstitutionsutskottets den 3 och 6 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 5, i anledning af väckt motion om ändring af § 89 regeringsformen, biföll kammaren hvad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Föredrogs å nyo konstitutionsutskottets den 3 och 6 innevarande april bordlagda utlåtande n:o 6, i anledning af väckt motion om införande af bestämmelse, att ledamot af statsrådet ej må vara riksdagsman, samt vidtagande af häraf föranledda ändringar i grundlagarne. *Om stadgande af obehörighet för statsråd att vara riksdagsman.*

Herr Sandberg: Jag har begärt ordet endast för att uttala min öfvertygelse, att motionären ingalunda saknat anledning att väcka den nu föredragna, fast af utskottet afstyrkta motionen. Ty det kan väl icke vara tillbörligt, hvad som mer än en gång skett, att beslut i Riksdagen fattats om regeringens propositioner genom röster af regeringens egna medlemmar. Det synes till och med icke utan skäl kunna sättas i fråga, huru vida förtroendeembetsmän i allmänhet kunna ega den sjelfständiga ställning, i förhållande till regeringens framställningar, som riksdagsmän ovilkorligen böra hafva; och jag tager mig friheten berätta hvad som en gång händt mig och som bestyrker min uppfattning. Kort före 1865 års riksdag sammanträdde jag med en förtroendeembetsman, som då var på väg till riksdagen. Han uttalade sig bestämdt mot det då hvilande representationsförslaget, men då jag frågade, om han i Riksdagen ämnade uppträda deremot, svarade han, att han såsom förtroendeembetsman icke hade rätt att motsätta sig regeringens propositioner. Männe icke förhållandet nu är detsamma som 1865?

Jag har icke något yrkande att göra.

Efter det öfverläggningen förklarats härmed slutad, biföll kammaren hvad utskottet i föreliggande utlåtande hemställt.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets nedannämnda, den 3 och 6 i denna månad bordlagda utlåtanden:

n:o 39, i anledning af dels Kongl. Maj:ts proposition n:o 5, angående beredande af lånemedel till utveckling af statens telefonväsende, dels ock Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag för anläggning af vissa telefonledningar,

n:o 41, angående nedsättning af räntan å uteblifna inbetalningsbelopp för lån från riksgäldskontoret till understödjande af enskilda jernvägsanläggningar,

n:o 42, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående ändring i bestämmelserna rörande ett Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag beviljad statslån, samt

n:o 43, i anledning af väckt förslag om utredning i fråga om anläggande af nya statsbanor och inlösande till staten af befintliga privatbanor,

biföll kammaren hvad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet den under sammanträdet aflemnade kongl. propositionen.

Anmälades och bordlades Första Kammarens tillfälliga utskotts utlåtande n:o 5, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om vidtagande af åtgärder för motarbetande af sjukdomen tuberkulos hos husdjuren.

Justerades fyra protokollsutdrag för denna dag.

På framställning af herr talmannen beslöts, att de under dagen första gången bordlagda ärendena skulle uppföras främst på föredragningslistan till nästa sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 10,23 e. m.

In fidem
A. v. Krusenstjerna.
