

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1906.

Andra Kammaren.

N:o 27.

Tisdagen den 13 mars

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

§ 1.

Justerades protokollet för den 6 innevarande mars.

§ 2.

Upplästes två till kammaren inkomna sjukbetyg, så lydande:

Att ledamoten af Riksdagens Andra Kammare, pastor *Per Pehrsson* till följd af en abcess är förhindrad under de närmaste dagarna bevista förhandlingarna, intygas härmed.

Stockholm den 13 mars 1906.

Gotthold Arbman,
leg. läkare.

Att herr häradshöfding *Georg Kronlund* till följd af sjukdom är förhindrad att under närmaste tiden deltaga i Riksdagens arbete, intygas härmed.

Stockholm den 12 mars 1906.

E. O. Lidin,
legit. läk.

§ 3.

Herr statsrådet m. m. *G. Tamm* aflämnade Kungl. Maj:ts propositioner till Riksdagen:

med förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik samt till lag om ändrad lydelse af 11 kap. 15 § strafflagen;

med förslag till förordning om automobiltrafik;

med förslag till lag angående förbud i vissa fall för bolag och förening att förvärfva fast egendom samt till lag om ändrad lydelse af 22 § i lagen den 27 juni 1896 om hemmansklyfning, ägostyckning och jordafsöndring;

angående upplåtande af en del utaf Bodens kronopark för landt-försvarets behof; samt

angående inköp af beskickningshus i Kristiania.

Ifrågavarande propositioner blefvo på begäran bordlagda.

Andra Kammarens Prot. 1906. N:o 27.

§ 4.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts på kammarens bord hvilande proposition angående anskaffande af elektriska sättare m. m. för Ellenabbsbatteriet i Karlskrona.

Vidare öfverlämnades till bevillningsutskottet Kungl. Maj:ts propositioner:

med förslag till förordning angående en särskild stämpelafgift för försäljning af punsch, arrak och rom; och

med förslag till ändring af gällande tullsats i vissa fall å arrak och rom.

§ 5.

Efter föredragning häruppå af herr *I. E. G. Svenssons* i Skyllberg å kammarens bord hvilande motion, n:o 139, blef motionen hänvisad till konstitutionsutskottet.

§ 6.

Vidare föredrogs, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden och memorial n:is 54, 55, 56 och 57, bevillningsutskottets betänkande n:o 6, bankoutskottets memorial n:o 5 samt lagutskottets utlåtanden n:is 21 och 22.

§ 7.

Följande nya motioner afgåfvos, nämligen af:

herr *K. J. Warburg*, n:o 140, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändrad lydelse af §§ 31, 49 och 53 regeringsformen samt §§ 10 till och med 22 äfvensom §§ 25 och 38 riksdagsordningen så ock till öfvergångsstadgande i riksdagsordningen;

herr *E. Hammarlund*, n:o 141, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående lönereglering för lärare vid folkskolor m. m.; och

herr *J. B. Eriksson* i Grängesberg *m. fl.*, n:o 142, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i vissa delar af strafflagen m. m.

Dessa motioner bordlades.

§ 8.

Till bordläggning anmälades bankoutskottets memorial, n:o 6, angående inköp af tomt och om anslag för uppförande af egen byggnad för riksbankens afdelningskontor i Sundsvall.

§ 9.

Justerades protokollsutdrag.

§ 10.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr	<i>A. Henricson</i>	under 2 dagar fr. o. m. den 14 mars,
»	<i>E. Sundin</i>	» 3 » » 14 » och
»	<i>J. G. Forsberg</i>	» 5 » » 13 »

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 2,⁴⁶ e. m.

« In fidem

Herman Palmgren.

Onsdagen den 14 mars.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades de vid kammarens sammanträde den 7 innevarande mars förda protokollen.

§ 2.

Upplästes ett till kammaren inkommet sjukbetyg, så lydande:

Att herr borgmästare K. H. Bergendahl till följd af mag- och nervsjukdom tills vidare är förhindrad kunna deltaga i Riksdagens arbete, intygas härmed.
Stockholm den 12 mars 1906.

E. O. Lidin
leg. läk.

§ 3.

Enligt därom förut fattadt beslut företogos nu val af nio ledamöter och nio suppleanter i det särskilda utskott, Riksdagen beslutat tillsätta; och befunnos efter valens slut hafva blifvit utsedde till:

ledamöter:

herr <i>A. Asker</i>	med 198 röster,
» <i>C. J. F. Ljunggren</i>	» 197 »
» <i>I. E. G. Svensson</i> i Skyllberg . . .	» 192 »
» <i>V. Larsson</i> i Västerås	» 185 »
» <i>K. J. M. Larsson</i> i Göteborg . . .	» 115 »
» <i>N. Nilsson</i> i Skärhus	» 113 »
» <i>S. A. K. Natt och Dag</i>	» 108 »
» <i>D. Persson</i> i Tällberg	» 107 » och
» <i>N. Andersson</i> i Pettersborg	» 105 » .

Närmast i röstetal kom herr *D. Broström* med 94 röster.

suppleanter:

herr <i>A. F. Vennersten</i>	med 170 röster,
» <i>F. Berglund</i>	» 158 »
» <i>O. H. Svensson</i> i Saläng	» 129 »
» <i>G. B. Hellman</i>	» 112 »
» <i>E. Räf</i>	» 107 »
» <i>E. D. W. Martin</i>	» 106 »
» <i>E. Jonsson</i> i Freluga	» 105 »
» <i>E. L. Camitz</i>	» 105 » och
» <i>A. A. Eriksson</i> i Rödsta	» 99 » .

Närmast i röstetal var herr *E. O. Magnusson* i Tumhult med 88 röster.

Ordningen mellan herrar Jonsson i Freluga och Camitz bestämde, sådan den finnes här ofvan angifven, genom lottning.

§ 4.

Justerades protokollsutdrag angående de i nästföregående paragraf omförmälda valen.

§ 5.

Följande sjukbetyg upplästes:

Att kapten Gustaf Wallenberg på grund af sjukdom (periplebit.) tills vidare är förhindrad att deltaga i Riksdagens arbeten, intygas härmed.

Stockholm den 14 mars 1906.

Erik Tengstrand,
legitimerad läkare.

§ 6.

Föredrogos hvar för sig Kungl. Maj:ts på kammarens bord hvilande propositioner; och hänvisades därvid till lagutskottet Kungl. Maj:ts propositioner:

med förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik samt till lag om ändrad lydelse af 11 kap. 15 § strafflagen;

med förslag till förordning om automobiltrafik; och

med förslag till lag angående förbud i vissa fall för bolag och förening att förvärfva fast egendom samt till lag om ändrad lydelse af 22 § i lagen den 27 juni 1896 om hemmansklyfning, ägostyckning och jordafsöndring.

Vidare öfverlämnades till statsutskottet Kungl. Maj:ts propositioner:

angående upplåtande af en del utaf Bodens kronopark för landtförsvarets behof; och

angående inköp af beskickningshus i Kristiania.

§ 7.

Efter föredragning af de å kammarens bord hvilande motionerna hänvisades herr *K. J. Warburgs* motion, n:o 140, till konstitutionsutskottet, herr *E. Hammarlunds* motion, n:o 141, till statsutskottet och herr *J. B. Erikssons* i Grängesberg *m. fl.* motion, n:o 142, till lagutskottet.

§ 8.

Föredrogs, men bordlades åter bankoutskottets memorial n:o 6.

§ 9.

Till afgörande förelåg statsutskottets utlåtande, n:o 54, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverksproposition gjorda framställningar om anslag till vissa hamnarbeten.

Punkten 1:o.

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 2:o.

Ang. iståndsättande och ombyggnad af Skanörs hamn.

Kungl. Maj:t hade föreslagit Riksdagen

dels att till iståndsättande och ombyggnad af Skanörs hamn, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med ett af majoren V. Gagner upprättadt förslag jämte däri af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda ändringar och tillägg, bevilja ett anslag af 272,900 kronor, under villkor att städerna Skanör och Falsterbo till Kungl. Maj:t och kronan afstode den nuvarande hamnen med tillhörande bålverk, vågbrytare och ledarm jämte så stort intill hamnen gränsande område, som kunde för hamnens möjligen blifvande utvidgning eller eljest ändamålsenliga användning enligt Kungl. Maj:ts bedömande anses erforderligt,

dels ock att af detta anslag på extra stat för år 1907 anvisa ett belopp af 72,900 kronor.

Utskottet hemställde, att Kungl. Maj:ts förevarande framställning måtte på det sätt bifallas, att Riksdagen till iståndsättande och ombyggnad af Skanörs hamn, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med omförmälda, af majoren V. Gagner upprättade förslag, jämte däri af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda ändringar och tillägg, beviljade ett anslag af 272,900 kronor och därpå extra stat för år 1907 anvisar 72,900 kronor, dock att ej någon del af anslaget finge utgå, förrän städerna Skanör och Falsterbo förbundit sig att, sedan hamnen blifvit enligt berörda plan iståndsatt och ombyggd, för framtiden utan bidrag af statsmedel underhålla densamma.

Vid punkten hade emellertid fogats reservationer af:
 herr *Hammarlund*, som ansett, att utskottet bort hemställa
 om bifall till Kungl. Maj:ts framställning; och
 herr *Sjö*.

*Ang. iständ-
 sättande och
 ombyggnad
 af Skanörs
 hamn.
 (Forts.)*

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, lämnades på be-
 gäran ordet till

Herr *Hammarlund*, som yttrade: Herr talman, mina herrar!
 Jag har vid denna punkt reserverat mig. Enär jag ansett goda
 skäl tala för bifall till Kungl. Maj:ts proposition, har jag funnit
 mig böra tillstyrka densamma.

Utskottet har så till vida varit ense med Kungl. Maj:t, att
 det tillstyrkt beviljandet af ett anslag af 272,900 kronor till
 iständsättande och ombyggnad af Skanörs hamn. Kungl. Maj:t
 har velat, att detta skulle ske, under villkor att städerna Skanör
 och Falsterbo till Kungl. Maj:t och kronan afstode den nuvarande
 hamnen med tillhörande bålverk, vågbrytare och ledarm jämte så
 stort intill hamnen gränsande område, som kunde för hamnens
 möjligen blifvande utvidgning eller eljest ändamålsenliga använd-
 ning enligt Kungl. Maj:ts bedömande anses erforderligt, under det
 utskottet däremot velat vara med om beviljande af anslaget en-
 dast under förutsättning, att ej någon del af anslaget finge utgå,
 förrän städerna Skanör och Falsterbo förbundit sig att, sedan
 hamnen blifvit enligt berörda plan iständsatt och ombyggd, för
 framtiden utan bidrag af statsmedel underhålla densamma.

Det gäller sålunda här frågan om underhållet af hamnen.
 Kungl. Maj:t har ansett, att det är lämpligast att underhållet
 öfvertages af staten. Till stöd härför skulle jag vilja framhålla
 särskildt tre omständigheter.

För det första gäller det här ett statsändamål och icke ett
 kommunalt ändamål. Det har Riksdagen en gång förut erkänt
 ifråga om Skanörs hamn, då Riksdagen har skrivit och sagt, att
 denna hamnanläggning äger icke ringa vikt ur synpunkten af ett
 sorgfälligt upprätthållande af de internationella förpliktelser,
 hvilka i och för sjöfartens underlättande å denna punkt af kusten
 borde tillgodoses, och att frågan om anläggande af en hamn vid
 Skanör syntes Riksdagen böra bedömas ur en långt vidsträcktare
 synpunkt än den af Skanörs och Falsterbos intresse.

Lotsstyrelsen har uttalat sig i samma riktning och framhållet,
 att fördelen af att i omedelbar närhet af det vidsträckta och far-
 liga reefvet äga en dylik nödhamn, dit de smärre kustfararna och
 fiskarfartygen vid inträffande hårdt väder kunna taga sin tillflykt
 och på närmaste håll afvakta ett gynnsamt tillfälle att löpa ut
 för fortsättning af sin näring, också har, efter hvad erfarenheten
 gifvit vid handen, flitigt begagnats af kustbefolkningen.

Likaså har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalat, att ham-
 nen har i öfvervägande grad betydelse och vikt för lotsverket,

*Ang. istånd-
sättande och
ombyggnad
af Skanörs
hamn.*

(Forts.)

men däremot icke i afsevärd mån med hänsyn till Skanörs och Falsterbos intressen.

Länsstyrelsen har också kraftigt framhållit samma synpunkt, i det länsstyrelsen betonat, att hamnen har betydelse såväl för lotsverket och de allmänna sjöfartsintressen, hvilka genom lotsverket tillgodosåges, som ock för det anseuiga antal fiskarbåtar från de skånska fiskelägena och blekingska kusten, hvilka särdeles under viss tid af året idkade fiske i Sundet och anlidade hamnen såsom skydd vid stormar.

För det andra skulle jag vilja framhålla, att städerna Skanör och Falsterbo icke kunna vederbörligen underhålla hamnen i fråga. Visserligen har Skanörs stad åtagit sig detsamma i ett förhastadt ögonblick, såsom det tyckes. Men detta åtagande är villkorligt, och villkoret kommer icke att uppfyllas, ifall utskottets förslag kommer att bifallas. Skanör och Falsterbo hade vid ett föregående tillfälle åtagit sig underhållet af hamnen. Men de ha icke kunnat fullgöra detta åtagande, utan ha måst ingå till Kungl. Maj:t och begära statshjälp. De ha också fått sådan hjälp. För den, som har besökt dessa små samhällen därnere i Sveriges sydvästligaste hörn, är det också klart och tydligt, att de icke gärna kunna underhålla en så stor och dyrbar hamn, som där behöfves. Lotsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelsen hafva också framhållit, att det icke är möjligt för dessa städer att underhålla hamnen. Särskildt ber jag att få påpeka, hvad Konungens befallningshafvande i detta hänseende har framhållit. Den säger: »Allmänna rådstugans åtagande af hamnens framtida underhåll vittnade väl fördelaktigt om städernas offervillighet, men kunde Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande, med sin kännedom om befolkningens näringsvillkor, icke tillmäta detta åtagande afgörande betydelse såsom säkerhet för att hamnen verkligen för framtiden blefve behörigen underhållen. Erfarenheten hade nogsamt gifvit vid handen, att städerna ej dittills förmått ens tillnärmelsevis fullgöra den städerna för närvarande påhvilande skyldigheten att underhålla hamnen, och rimlig anledning finnes ej att antaga, det samhällenas förmåga härutinnan skulle under den närmaste framtiden höjas.»

Slutligen för det tredje — och detta är det viktigaste skälet — är det enligt min mening förmånligast för staten, ifall den själf åtager sig detta underhåll. Staten får då den nuvarande hamnen med tillhörande område. Staten får ock då uppbära samtliga hamninkomsterna. Och slutligen har staten då garanti för att underhållet blir verkligen fullt effektivt, hvilket det eljest icke skulle bli. Visserligen säger utskottet, att man kan ha »anledning förvänta, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall kraftigt ingripa, därest vid de inspektioner, som af vederbörande distriktschef verkställas, skulle visa sig, att något i berörda hänseende blifvit försummadt».

Men vi ha ju sett, huru det gått förut, när städerna ålagts detta underhåll. Det är ju så, att där intet finns att taga har

till och med kejsaren förlorat sin rätt. Och icke blir det väl mera möjligt för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att få ut något af dessa städer, utan det blir nog såsom förut, att när t. ex. en svårare storm öfvergår hamnen eller någon annan olycka där inträffar, så att det behöfves en grundlig reparation, komma de såsom förut och gå in till Kungl. Maj:t och begära statshjälp.

*Ang. iständsättande och ombyggnad af Skanörs hamn.
(Forts.)*

Nu säger man, att det är ett farligt prejudikat att bevilja hvad Kungl. Maj:t här föreslagit. Men här föreligger, enligt mitt förmenande, ett rent undantagsfall. Det gäller här en hamn, som endast genom en lång väg står i förbindelse med de städer, som det här är fråga om. Det gäller en hamn, som har sin största betydelse såsom nödhamn. Och det gäller, såsom föredragande departementschefen har sagt, tillvaratagandet af Sveriges intressen, så att allt därnere vid Sundet är ordnad på bästa möjliga sätt, det gäller att få det ställt så, att förbipasserande fartyg icke tveka att företaga färden genom Sundet i svenskt farvatten, hvaraf på en gång lotsverket tillskyndas inkomst och afven de närbelägna svenska hamnarna kunna förväntas draga fördel.

Under sådana omständigheter tillåter jag mig, herr talman, att hemställa om bifall till min reservation, som är detsamma som Kungl. Maj:ts proposition.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet Biesert: Herr talman, mina herrar! Den nu föreliggande frågan kan ju synas vara af jämförelsevis liten betydelse. Men hvarje sak har dock sin betydelse, om den också är relativ. Och hvad Skanörs hamn beträffar, skall jag be att något litet här muntligen få klargöra Kungl. Maj:ts ställning till denna fråga.

I allmänhet är det på det viset, att hvarje sjöstad får, åtminstone till allra största delen, sörja för sin egen hamnanläggning, och detta därför, att staden har sitt förnämsta lefvebröd just på sjöfarten och således är beroende af att ha en god och lämplig hamn. Hvad nu dessa två småstäder, Skanör och Falsterbo, beträffar, är det icke samma förhållandet med dem som i allmänhet med våra sjöstäder. De utgöra ett rent undantagsfall. För det första äro städerna icke belägna invid hamnen. Hamnen ligger ganska långt ut från städerna, på en sorts ö, bildad af kullersten och sand och förbunden med städerna genom en lång bro. Hamnen har sin stora betydelse icke så mycket för Skanör och Falsterbo, utan, såsom i den kungl. propositionen framhållits, framför allt för lotsverket. Det är nämligen nödvändigt för staten att där ha en ordentlig och väl ordnad lotsstation för lotsning genom Flintrännen.

Man kan visserligen säga, att främmande fartyg icke behöfva gå genom Flintrännen, det finnes ju andra farleder genom Öresund. På detta vill jag svara, att det dock är af en viss betydelse för Sverige, att fartyg, som passera genom Öresund, i så stor utsträckning som möjligt begagna sig af Flintrännen. Först och främst komma lotsafgifterna för dessa fartyg statsverket till

Ang. iståndsättande och ombyggnad af Skanörs hamn.

(Forts.)

godo. Och för det andra, ju närmare fartygen komma våra kuster, dess större utsikt är det, att fartygen söka svenska hamnar vid behof af kol eller andra förnödenheter.

Vidare har hamnen sin betydelse såsom nödhamn för fiskebåtar och andra smärre fartyg, som passera detta mycket farliga ställe. Det är statens plikt, anser jag, att ställa så till, att på de farligaste punkterna af våra kuster sådana åtgärder vidtagas, att i händelse af en storm fartygen skola ha en hamn att gå in i för att där finna skydd. Och någon närmare belägen hamn än Skanörs finnes ju icke i detta fall. Ty de andra hamnarna ligga ju långt därifrån, så långt, att fiskebåtar och mindre fartyg ha svårt att, i händelse af en häftigt uppstående storm, hinna in i någon annan hamn än just denna.

Nu kan man tycka, att Skanör och Falsterbo skulle, om också icke helt och hållet, åtminstone i någon mån bidraga till underhållet af denna hamnläggning.

Statsutskottet har tillstyrkt hvad Kungl. Maj:t åskat för hamnens iordningställande, men däremot såsom villkor för anslagets beviljande uppställt, att städerna helt och hållet skulle åtaga sig underhållet, äfven fastän djupet i hamnen blifvit större, än de själfva tänkt sig. Ja, det kan ju tyckas, att detta är rimligt. Men jag vill peka på den erfarenhet, man haft under de gångna 30 åren. Huru man än sökt ställa det, har det gått så, att de skyddsanordningar, som i hamnen blifvit vidtagna mot stormen, icke blifvit vederbörligen underhållna. Detta beror enligt de upplysningar, som föreligga, icke på annat än att städerna äro ekonomiskt för svaga för att kunna vidtaga och utföra de anordningar, som behöfas för att säkerhet skall förefinnas, att icke hamnen vid en eventuell stark storm må blifva förstörd.

Nu har Kungl. Maj:t tänkt sig, att, om arbetet med hamnens iståndsättande och ombyggnad blir solidt och ordentligt utfördt och lotsverket har uppsikt öfver hamnen och att se till, att den blir underhållen, underhållet skall ske på det viset, att så fort en skada uppstår denna genast lagas. Därigenom att reparationsarbetet utan tvekan sättes i gång af lotsverket, som har medel för ändamålet till sitt förfogande, kan man hysa berättigad förhoppning, att skadan icke blir större, innan den hunnit afhjälpas. Men dröjer man med skadans reparerande, kan den till följd af en tilläfventyrs om några få dagar ånyo uppkommande storm blifva ytterligare förstörd, och på så sätt skulle vi snart få hela hamnen förstörd. Så har det gått under de 30 sista åren. Och det är därför, som Kungl. Maj:t tänkt sig, att det skulle vara lämpligast ur ekonomisk synpunkt för statsverket att få denna fråga ur världen på det sätt, att lotsverket sköter hamnunderhållet och gör de reparationer, som erfordras. Då kan man ha grundad anledning att tro, att dessa hittills oupphörligt återkommande ombyggnadsfrågor icke vidare behöfva komma å bane, och att de bekymmer, som under denna långa tid hemsökt städerna, skola bortfalla.

Som sagdt, herr talman, det är icke någon stor fråga detta. Men jag har velat i korthet redogöra för de skäl, som härvidlag varit bestämmande för Kungl. Maj:t.

Ang. iständsättande och ombyggnad af Skanörs hamn.

(Forts.)

Herr vice talmannen: Herr talman! Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet yttrade till sist, att detta var ingen stor fråga. Det beror efter min mening på från hvilken synpunkt man vill se densamma.

Frågan är i och för sig liten, men skall den tjäna som exempel på huru man kan komma att gå till väga vid hamnbyggnader i framtiden, blir den sannerligen en mycket stor fråga. Ty har staten väl slagit in på den vägen en gång att icke allenast bygga hamnar åt de enskilde utan därjämte åtaga sig underhållet, då kommer det icke att stanna med Skanör och Falsterbo, utan det blir helt visst på åtskilliga andra ställen i landet, där staten kommer att så förfara.

Det märkligaste, som därvid kommer att inträffa, är nog det att alla dåliga hamnar, de som i ekonomiskt afseende bära sig ytterst dåligt, dem får staten ta om hand. De ur ekonomisk synpunkt sedt bättre hamnarna, dem behålla nog de enskilde för sin egen räkning.

Jag vill icke förneka, att, såsom redan af den förste ärade talaren framhållits, här föreligger ett statsändamål. Jag vill icke förneka, att hamnen i fråga får betraktas såsom nödhamn, och att den för lotsverket har en stor betydelse såsom lotsstation vid Öresund. Men därifrån och till antagandet, att hamnen icke skulle gagna de enskilda samhällena något vidare, eller, såsom det tyckes framgå af hvad redan sagts, att den icke skulle gagna de enskilda samhällena alls, är det dock ett ganska stort steg.

Men just därför att hamnen kan betraktas fylla ett statsändamål har statsutskottet tillstyrkt, att ombyggnaden skall till sista öret, som erfordras, bekostas af staten. Någon annan skillnad mellan hvad statsutskottet tillstyrkt och Kungl. Maj:t begärt, än hvad det framtida underhållet beträffar, förefinnes, såsom redan blifvit sagdt, icke.

Nu säger den förste ärade talaren — och jag tror, att herr statsrådet instämde med honom däri — att Skanörs och Falsterbos samhällen näppeligen skulle förmå bekosta det framtida underhållet. I det afseendet tala Skanörs och Falsterbos samhällen själfva helt annorlunda, då de yttra sig på följande sätt:

»Städerna Skanör och Falsterbo, hvilka lämnats tillfälle att yttra sig rörande frågan om hamnens underhåll, hafva vid allmän rådstuga den 27 december 1904 förklarar sig, vare sig hamnen blefve istandsatt enligt majoren Gagners eller enligt lotskaptenens i Malmö förslag, vilja för framtiden åtaga sig hamnens underhåll, dock under uttrycklig förutsättning att hamnen och inseglingstrännan finge det af majoren Gagner föreslagna djup» — 4 meter vill jag minnas.

Ang. istånd-
sättande och
ombyggnad
af Skanörs
hamn.

(Forts.)

Det vill gärna synas, som om städerna Skanör och Falsterbo skulle bättre känna till sin ekonomiska bärkraft än någon annan. Jag tror, att de ha fullkomligt rätt i sitt påstående, att deras ekonomiska ställning är så pass stark som de här förutsatt. Ty detta visar sig bl. a. däraf, att allmänna bevillningen på senare tider stigit inom samhällena. Det har också tillkommit en annan omständighet, som icke alls kunnat tagas med i beräkningen, när man talar om den 30-åriga erfarenheten, och det är att samhällena numera ha fått en järnväg, hvilket naturligtvis där, likaväl som i allmänhet är förhållandet, skall bidraga till att öka den ekonomiska välmågan.

Den förste ärade talaren nämnde, att han hört sägas, att om ett rent bifall här lämnades till Kungl. Maj:ts förslag, så skulle det enligt mångas förmenande komma att utgöra ett farligt prejudikat för framtiden. Jag har också hört denna farhåga anföras, och jag var själf en bland dem, som inom statsutskottet uttalade en sådan mening. Jag har äfven i början af mitt anförande vidrört denna synpunkt, och till hvad jag då sade vill jag bara tillägga det, att om staten skulle åtaga sig äfven underhållet af denna hamn, så vet jag icke, om icke staten skulle på egen bekostnad få bygga alla hamnar i landet med undantag af hamnarna i de större sjöstäderna. Ty dessa lärer väl icke staten få, men alla de andra hamnarna skulle staten måhända icke allenast få bygga, utan äfven få åtaga sig det framtida underhållet af.

En hamn på ostkusten af södra Sverige, som närmast skulle kunna jämföras med den ifrågavarande hamnen i Skanör, är hamnen på Hanö. Analogien mellan dessa båda hamnar är, att äfven Hanö är dels en nödhamn, dels en hamn för kronolotsar. Jag kommer icke nu ihåg, huru många kronolotsar som äro stationerade där, men jag tror, att jag icke misstager mig, då jag säger, att de uppgå till minst 4 stycken.

Nå, huru förfor staten mot Hanö och Hanöborna, när den för några år sedan lämnade anslag för ombyggnad af denna hamn? Jo, på det sättet att staten fordrade, att de enskilde icke allenast skulle åtaga sig det framtida underhållet utan därjämte bidraga med en tredjedel utaf kostnaden för hamnens ombyggnad.

Det är att märka, att den befolkning, det där gällde, var en fattig fiskarbefolkning, ty det var icke några andra från enskild sida, som hade direkt intresse af hamnen, — och den var så pass ekonomiskt svag, att man icke kunde utdebitera kostnaden i kontanta bidrag från dem, utan de fingo utgöra sin del i form af dagsverken; och så långt fingo de fullgöra denna sin bidragsskyldighet, att sammanlagda värdet af deras dagsverken motsvarade en tredjedel af anläggningskostnaden. När man förfor på det sättet vid ombyggnaden af en sådan hamn som Hanö, skall man då sedermera säga: Ja det var i Hanö, men när det är fråga om Skanör, då fordras ingenting af de enskilde, vare sig i fråga om hamnens anläggning eller ens i fråga om underhållet; staten skall då ta allt på sig. Jag tror dock icke, att det är rätt att resonera på

det sättet. Jag tror därför, att statsutskottet haft goda skäl för sin hemställan, och ber jag således att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag med den ändring däruti, som statsutskottet tillstyrkt.

*Ang. iståndsättande och ombyggnad af Skanörs hamn.
(Forts.)*

Herr Sjö: Det nämndes af en föregående talare, att de båda städerna Skanör och Falsterbo icke skulle kunna underhålla denna hamn och ej heller något deltaga uti byggandet af densamma. Mot detta påstående vill jag då säga, att det icke är ådagalagdt, att de icke skulle kunna göra detta, utan snarare tvärtom. Utaf utskottets betänkande, där ifrån den kungliga propositionen närmare redogöres för tillkomsten af denna hamn, kunna herrarna se, att dessa städer år 1878 åtog sig att tillsläppa 20,000 kr. för en hamnbyggnad i Skanör, samt att Riksdagen beviljade 50,000 kronor och Malmöhus läns hushållningssällskap 6,000 kronor. Alltså bestreds denna kostnad dels af staten och dels af de båda kommunerna och hushållningssällskapet i Malmöhus län. Det är för öfrigt gällande stadga, som föreskrifver, huru hamnbyggnadskostnader skola bestridas, och detta skall ske dels af staten och dels utaf kommuner, och det högsta, som därefter kommun kan få i statsunderstöd, är $\frac{9}{10}$ af kostnadsberäkningarna.

När sedermera denna hamn, efter att hafva afsynats år 1881, icke stod sig längre än till år 1883 i december, då den blef utsatt för en så svår storm, att den blef betydligt skadad, så inkommo i anledning däraf dessa båda städer till Kungl. Maj:t med begäran om ett ytterligare statsanslag för hamnens iståndsättande, hvilket också beviljades. Men äfven då funno sig städerna uti att betala sin andel. Sålunda ha af dem bidrag till denna hamnbyggnad lämnats icke allenast 1878 utan också 1886; och vid senare tillfället var det så mycket mer betungande för dem, då i sammanhang med hamnens förstörelse en stor eldsvåda härjade staden Skanör, så att 89 gårdar där nedbrunno. Men detta oaktadt drogo de sig, som sagdt, icke undan, utan deltog i kostnaden. Däraf synes mig framgå, att man icke bör gå ifrån denna en gång tilllämpade princip, utan att städerna åtminstone till någon ringa del skola bidraga till hamnbyggnaden. Jag antar, att staten i bästa fall skulle bidraga med $\frac{9}{10}$ och kommunerna med $\frac{1}{10}$ af kostnaden — detta vore, synes det mig, det lämpligaste. Jag har inom utskottet och vid den förberedande behandlingen framhallit detta, och jag tycker sannerligen icke, att det vore oskäligt att fordra så pass mycket af dessa båda städer.

Man kan visserligen säga, att dessa städer just icke ha någon god ekonomisk ställning, men nog är deras ställning i detta hänseende bättre, än den varit. Jag har här i min hand ett papper, som visar icke allenast deras skatter, utan mångt och mycket annat, som jag icke vill besvära herrarna med att läsa upp. Men så mycket kan jag i alla fall säga, att ställningen i ekonomiskt hänseende blifvit betydligt bättre under de senare åren, än den varit förut.

Ang. istånd-
sättande och
ombyggnad
af Skanörs
hamn.
(Forts.)

Beträffande hvad herr finansministern yttrade därom, att denna hamn skulle vara nödvändig för fiskebåtar och andra mindre fartyg: att inlöpa uti, så är det ju möjligt, att så är förhållandet; det vill jag ingalunda bestrida. Men om herrarna läst igenom betänkandet, så finna herrarna däraf, att lotsstyrelsen i alla fall har uttalat sig ganska ljumt för denna hamns vara eller icke vara. Statsrådet och chefen för civildepartementet citerar själf lotsstyrelsen i detta fall, då han säger: »Äfven om, på sätt lotsstyrelsen i dess sist afgifna yttrande velat göra gällande, hamnen i detta afseende *icke numera vore så outhärlig som förut*, torde den dock etc.»

Departementschefen säger också, att »visserligen kunde det synas, som om äfven de båda städerna borde, såsom vid hamnens byggande och istandsättande efter olyckan år 1883 varit fallet, bidra med något mindre belopp». Det är således endast fråga om, att städerna skulle bidra med ett något mindre belopp. Och jag tror verkligen, att det icke vore oskäligt begärdt, att de skulle göra detta. Jag tillåter mig fördenskull framställa det yrkandet, att Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen till istandsättande och ombyggnad af Skanörs hamn, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 13 januari 1906 omförmälda, af majoren V. Gagner upprättade förslag, jämte däri enligt samma protokoll af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda ändringar och tillägg, beviljar ett anslag af 245,610 kronor och däraf på extra stat för år 1907 anvisar 72,900 kronor, dock att ej någon del af anslaget må utgå, förrän städerna Skanör och Falsterbo förbundit sig att, sedan hamnen blifvit enligt berörda plan istandsatt och ombyggd, för framtiden utan bidrag af statsmedel underhålla densamma, samt att för arbetets fullgörande tillskjuta 27,290 kronor eller $\frac{1}{10}$ af kostnaden.

Hvad nu beträffar denna hamn ber jag att ur detta utdrag ur hamnjournalen få citera följande: Utdrag ur härvarande hamnjournal, utvisande det antal främmande jakter och fiskebåtar, som anlupit Skanörs hamn åren 1901—1905.

År 1902	var det	58	jakter	78	fiskebåtar
> 1903	»	»	39	»	87
> 1904	»	»	30	»	52
> 1905	»	»	27	»	66

Utdrag ur härvarande hamnjournal, utvisande det antal jakter och fiskebåtar, som tillhört Skanör och Falsterbo åren 1898—1905.

År 1898	var det	3	jakter	9	fiskebåtar
> 1899	»	»	3	»	13
> 1900	»	»	3	»	13
> 1901	»	»	2	»	13
> 1902	»	»	3	»	14
> 1903	»	»	4	»	14

År 1904 var det 2 jakter 16 fiskebåtar
 » 1905 » » 2 » 14 »

*Ang. istånd-
sättande och
ombyggnad
af Skanörs
hamn.*

(Forts.)

Detta är alla de jakter och fiskebåtar, som varit ingående och utgående i denna dyrbara hamn. Man kan verkligen tycka, att staten icke bör uppoffra så ofantliga summor för denna hamn, då det är så få jakter och fiskebåtar, som komma dit.

När vid förlidit års riksdag, såsom herrarna finna i första punkten af detta betänkande, beviljades 253.500 kronor för ombyggnad af hamnen i Simrishamn, så skedde detta på det villkoret, att staden skulle betala hälften af de kostnader, som funnos upptagna i kostnadsförslaget angående hamnens ombyggnad. Här skulle nu, enligt mitt förslag, städerna icke behöfva betala mera än $\frac{1}{10}$ af kostnaden. Och då härtill kommer, att dessa kommuner nu synas vara i bättre ekonomisk ställning än hvad de förut varit, ty de hafva icke allenast fått järnväg till sig, utan äfven erhållit en badanstalt, hvilket i sin ordning bidragit till att dessa kommuner gått framåt i ekonomiskt afseende, kan det icke förtänkas mig, att jag vågat framkomma med detta billiga yrkande, till hvilket jag yrkar bifall.

Herr von Geijer: Herr talman, mina herrar! Jag begärde ordet med anledning af herr Sjö's sista yttrande. Han ville häfda den meningen att, i detta liksom ock i andra dylika fall, de städer, om hvilka fråga vore, borde vidkännas skyldighet att bidraga till kostnaderna för byggande eller ombyggnad af för dessa städer afsedda hamnanläggningar. Och om jag fattade honom rätt, ville han till stöd härför åberopa, *dels* att ett yrkande härom vore med rättvisa och billighet förenadt, *dels* att det vore oklokt frångå den hittills följda principen, att staten icke skulle ensam bekosta anläggningar af ifrågavarande art, utan att äfven de kommuner, som af dem hafva nytta, skola därtill lämna bidrag, i sin mån, och *dels* slutligen, i nu förevarande fall, att Skanörs och Falsterbos ekonomi icke vore så dålig, utan tvärtom i det skick, att man med fog kunde begära bidrag från dem till istandsättande och ombyggnad af deras hamn. Hvad nu den första af herr Sjö's ålunda anförda synpunkten beträffar, eller att det vore rättvist och billigt att Skanör och Falsterbo bidroge till ifrågavarande kostnader, så sammanhänger ju denna sak helt och hållet med det intresse, som kan föreligga för dessa arbetens utförande. Det har då af föregående talare framhållits och framgår äfven af statsutskottets utlåtande, att här föreligger faktiskt ett statsintresse i första rummet. Det är ju klart, att tillika ett kommunalt intresse måste förefinnas, men detta kommer dock först i andra hand i betraktande. Det är nödvändigt att sammanställa dessa tvenne intressen och väga dem mot hvarandra, innan man kan få en rätt syn på saken, och man skall då säkerligen finna, att statsintresset är öfvervägande. Och för min del vågar jag med bestämdhet påstå att, om intresseproportionen vore den motsatta, eller att det

Ang. istånd-
sättande och
ombyggnad
af Skanörs
hamn.
(Forts.)

kommunala intresset vore i förhållande till statens så mycket större, som i föreliggande fall statens är gentemot kommunens, och om i kammaren så framställdes yrkande om att staten skulle lämna bidrag, herr Sjö sannerligen icke skulle gifva sin röst för ett sådant yrkande, utan fränkänna staten all skyldighet att bidraga.

Hvad vidare angår påståendet att det vore oklokt frångå principen om att staten i dylika fall icke skall ensam utgöra kostnaderna, så vill jag säga, att ett sådant påstående förefaller mig litet märkvärdigt. Jag är ju visserligen till yrket jurist och skulle väl såsom sådan få lof att hålla på »formerna», men jag ser nu, att det finnes personer, som vilja häfda principer och hålla på konsekvenser mycket hårdare än jag gör. För min del anser jag, att i ett fall sådant som det nu föreliggande de rent objektiva skälen böra vara de bestämmande och de principiella skälen således icke tillerkännas den största betydelsen. Och hvad för öfrigt beträffar denna invändning om de farliga konsekvenserna, så vill jag erinra, hurusom ju kammaren för några dagar sedan själf brutit mot en under föregående år tillämpad princip genom att bevilja medel till inlösen af officerares och underofficerares bostadslägenheter å en del mötesplatser. Jag tror därför, att det icke ligger någon fara i att Riksdagen i detta fall afstår från att hålla på former och fullfölja principer och i stället i hvarje fall söker att objektivt bedöma sakförhållandet.

Hvad slutligen angår Skanörs och Falsterbos ekonomiska förhållanden, så antydde visserligen herr Sjö, att han kunde anföra några siffror, som skulle belysa dessa och bestyrkte, att deras ekonomi vore rätt god, numera; men som han icke läste upp dessa siffror, är jag icke i tillfälle att kunna direkt bemöta dem. Emellertid har äfven jag å min sida skaffat mig några siffror, som belysa denna sak. Herr Sjö nämnde att dessa samhällen, Skanör och Falsterbo, på senare åren gått framåt. Ja, naturligtvis hafva de gått framåt i någon mån, men i alla fall högst obetydligt. Deras nuvarande folkmängd utgör sammanlagdt endast 916 personer. Deras kommunalutskylder hafva till sina belopp varierat från 4 kr. 55 öre och 4 kr. 60 öre ända upp till 6 kr. 30 öre. För ett enda år, 1896, hafva dessa utskylder (i Falsterbo) gått ned till så lågt belopp som 3 kr. 40 öre. Det är emellertid att beakta, att i denna skattesats inbegripes icke den till pastor utgående lönen, hvilken enligt de statistiska uppgifterna för 1893 — siffrorna för något senare år hafva icke varit för mig tillgängliga — utgick med ett belopp af 3,082 kr. Denna pastorslön utgöres på det sättet, att jordägare betala 75 öre per tunnland jord och öfriga till pastoratet hörande personer betala 15 öre per bevillningskrona. En afgift af 75 öre per tunnland är, hvad Skanör och Falsterbo beträffar, en jämförelsevis hög siffra. Jag har nu hört att denna skatteform — viss afgift per tunnland — praktiseras äfven på en del öfriga trakter af Skåne; så t. ex. är i en grannsocken till Trelleborg också stadgad en afgift till belopp af just 75 öre per tunnland

till prästerskapets aflöning. Men jag vill påpeka, att i detta senare fall är det fråga om en socken med Skånes — och kanske Sveriges — yppersta jord, då däremot i trakten kring Skanör och Falsterbo jorden är mycket, mycket dålig, i det att flygsand har spridit sig kring öfver hela trakten, som därför mest består af sandhedar. Men för öfrigt kan väl den omständigheten, huruvida dessa samhällen hafva mer eller mindre betydande direkta utgifter, ej vara af någon afgörande betydelse. Visserligen kan man ju säga, att en så hög kommunalskatt som 6 kr. 30 öre måste betydligt inverka, men å andra sidan motväges detta af att denna siffra gällde blott ett enda år, och skatten under andra år varit afsevärdt lägre. Och vidare, af den omständigheten, att utgifterna icke äro så höga, kan man icke med nödvändighet draga den bestämda slutsatsen, att städernas ekonomiska bärkraft — och om denna måste det väl härvidlag vara fråga — är ganska stor. Ty det är ju icke sagdt att, om man har jämförelsevis låga utgifter, man därför måste vara så synnerligen rik. Nej, det är helt andra siffror man måste äga tillgång till, för att kunna bedöma dessa samhällens ekonomiska bärkraft. Jag har nu gjort några anteckningar om beloppet af den därstädes utgående allmänna bevillningen. Därvid har jag icke gått så långt tillbaka i tiden, som herr Sjö gjorde med sina siffror, utan jag har börjat med år 1896, hvilket jag anser vara alldeles tillräckligt för ett rätt bedömande af saken. Mina anteckningar utvisa, att bevillningen för nyssnämnda år utgjorde för båda samhällena 1,364 kr. 23 öre. År 1898 hade den sjunkit till 1,176 kr. 83 öre, men sedermera har den med någon variation stigit, så att den för det sista år mina anteckningar omfatta, eller år 1903, uppgår till 1,650 kr. 62 öre. Detta är således hela det sammanlagda beloppet af bevillningen för dessa tvenne stadssamhällen. Och af den kungl. propositionen kunna herrarne se, hurusom de båda städernas tillgångar uppgå till ett sammanlagdt belopp, som är icke ens fullt 30,000 kronor. På samma gång jag antecknade siffrorna om bevillningen i dessa städer, kom jag att fästa min uppmärksamhet vid en bredvid stående uppgift om den från Eslöfs köping utgående bevillningen, och det kan för jämförelses skull förtjäna nämnas, att bevillningen i denna köping uppgick till 10,198 kr. 8 öre. Det är på grund af allt detta min bestämdaste öfvertygelse att — och detta anser jag också vara till fullo styrkt genom de af mig nu anförda siffrorna — Skanörs och Falsterbos ekonomi icke är af den beskaffenhet, att de kunna bidra med något till byggnadskostnaderna för Skanörs hamn. Hvad beträffar det fallet, att dessa städer blefve ställda inför detta alternativ: antingen bidrag till hamnens byggnadskostnader eller också ingen hamn alls, så kan det ju tänkas ligga inom möjlighetens område, att städerna verkligen åtog sig att utgöra dylikt bidrag. Ty de hafva ju mer än en gång visat sig villiga att göra uppoffringar. Men alldeles säkert är det å andra sidan icke heller. En gång hafva städerna sagt ifrån, att de icke kunna bidra till byggnadskostnaderna, och jag vet ingen anledning, hvar-

*Ang. istånd-
sättande och
ombyggnad
af Skanörs
hamn.*

(Forts.)

Ang. iständ-
sättande och
ombyggnad
af Skanörs
hamn.

(Forts.)

för de skulle kunna tänkas komma att säga: nu kunna vi det. Antag emellertid, att de i en sådan situation, med knifven på strupen, skulle underkasta sig villkoret och säga, att de vore villiga bidraga till byggnadskostnaderna. För min del tror jag då icke, att de verkligen kunna anskaffa de härför nödiga penningmedlen, ty hvilken bank eller annan penninginstitution skulle väl befinnas vara villig att — låt vara att det erforderliga beloppet, en 27,000 kronor enligt herr Sjö's yrkande, är jämförelsevis litet — till dessa städer, med den klena säkerhet de hafva att erbjuda, utlåna ens det beloppet? Vidare är härvidlag att märka, det städerna icke hafva rättighet att utan Kungl. Maj:ts medgifvande upptaga ett dylikt lån. Och när ansökan därom gjorts, skola först Konungens befallningshafvande och sedan en del andra myndigheter härom höras. Men Konungens befallningshafvande har ju i redan afgifvet utlåtande öfver nu ifrågavarande ärende såsom sin åsikt anført, att städerna icke ens skulle kunna fullgöra sitt åtagande att *underhålla* hamnen, och hur skulle det då vara tänkbart, att Konungens befallningshafvande, när dess utlåtande i lånefrågan inhämtas, skulle kunna anse dem vederhäftiga att återbetala det belopp, som lånas för utgörande af bidrag till *byggandet* af hamnen? Konungens befallningshafvande har ju också föreslagit, att äfven själfva underhållskostnaden skall läggas på staten, och Kungl. Maj:t har äfven, såsom framgår af statsverkspropositionen, varit böjd för detsamma, ehuru väl utskottet anser städerna böra fortfarande vara skyldiga att åtaga sig denna kostnad, hvilken de nog hädanefter, sedan hamnen blifvit istandsatt af staten, skulle kunna utgöra, enligt utskottets åsikt. Men att dessa städers ekonomi på sista tiden skulle hafva blifvit så god, att de därutöfver skulle kunna bidraga till själfva ombyggnandet af hamnen, det är väl nästan otänkbart.

Af handlingarna framgår, som sagdt, att här gäller det ett statsintresse, och då kan det icke försvaras att låta denna hamn, oumbärlig såsom nödhamn och äfven af mycket stor betydelse för lotsverket, låta förblifva som den är och icke erhålla det iordningställande, som för densammas bestånd är nödvändigt.

För min del vill jag på det bestämdaste yrka afslag på det af herr Sjö framställda förslaget. Ställd vidare inför alternativet att antingen biträda herr Hammarlunds reservation, hvilken ju går ut på bifall till den kungl. propositionen, eller ock sluta mig till utskottets hemställan om bifall därtill endast under villkor att städerna åtaga sig underhållsskyldigheten, så är jag gifvetvis, såsom representant för dessa städer, uti en ytterst obehaglig situation. För min del vore det naturligtvis i högsta grad angämligt, om Riksdagen ville antaga Kungl. Maj:ts förslag, och jag ber därför att i första hand få yrka bifall till detta förslag.

Härmed var öfverläggningen slutad. Efter af herr talmannen gifna propositioner i ämnet biföll kammaren utskottets hemställan.

Punkten 3:o.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 10.

Härefter föredrogs och godkändes statsutskottets utlåtande n:o 55, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående inlösen af Strömstad—Skee järnväg.

§ 11.

Å föredragningslistan fanns vidare upptaget statsutskottets utlåtande n:o 56, i anledning af dels Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till fortsättande af undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan, dels ock i ämnet väckta motioner.

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof hade Kungl. Maj:t under sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen att, till fortsättande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan, på extra stat för år 1907 anvisa 230,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 175,000 kronor.

I anledning af denna Kungl. Maj:ts framställning hade inom Riksdagen följande motioner blifvit väckta:

n:o 80 i Andra Kammaren, af herr *K. Karlsson* i Mo, hvilken föreslagit, att Riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts förslag med afseende på anslagssumman, till fortsättande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan, på extra stat för år 1907 anvisa 230,000 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att redan innevarande år taga hela denna summa i anspråk för ifrågavarande undersökningar;

n:o 15 i Andra Kammaren, af herr *L. J. Carlsson* i Malmberget *m. fl.*, hvilka hemställt, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes vid undersökning af inlandsbanans sträckning Ångermanälven—statsbanan Gellivare—Riksgränsen taga i öfvervägande, huruvida icke slutpunkten för inlandsbanan borde förläggas till Gellivare, samt låta föranstalta om undersökning af en dylik sträckning eller också alternativt såväl denna sträckning som den af järnvägsstyrelsen föreslagna till Lina älf;

n:o 96 i Andra Kammaren, af herr *J. M. Johansson* i Mellbyn, hvilken föreslagit, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes vid undersökning af inlandsbanans sträckning taga i öfvervägande, om inlandsbanan borde läggas till Eds station å Dalslands järnväg, samt låta föranstalta

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan. om fullständig undersökning till denna plats från godkänd hamn vid bohuslänska kusten;

(Forts.) n:o 97 i Andra Kammaren, af herrar *J. Ström* och *S. L. Olsson* i Älfdalsåsen, hvilka hemställt, att Riksdagen ville besluta, det undersökningarna för inlandsbanan äfven måtte omfatta okulärundersökning och trafikberäkning äfvensom eventuellt fullständig undersökning af sträckningen Malung—Lima—Transtrand—Älfdalen—Särna—Sveg och för detta ändamål för nästa år anslå ett belopp af 8,000 kronor samt att detta belopp måtte af tillgängliga medel och i mån af behof få disponeras redan under innevarande år;

n:o 114 i Andra Kammaren, af herrar *O. N. Olsson* i Heden och *G. S. Neiglick*, hvilka hemställt, att Riksdagen måtte anslå ett belopp af 30,000 kronor för verkställande af fullständiga undersökningar beträffande hamnförhållandena i Strömstad, Lysekil och Uddevalla för utredning af dessa hamnars lämplighet såsom slutpunkt för inlandsbanan;

n:o 50 i Andra Kammaren, af herr *G. Elowson*, som föreslagit:

a) att undersökningen af den s. k. inlandsbanans sträckning genom Värmland måtte jämväl omfatta en i motionen omnämnd riktning genom norra Värmland till Väneren vid Karlstad samt därifrån genom sydvästra Värmland öfver Norsälven och Byälven fram till trakten af stationen Ed vid banan Mellerud—Fredrikshall och därefter vidare genom Bohuslän till banans slutpunkt;

b) att undersökningen äfven måtte omfatta två i motionen omnämnda grenbanor, nämligen dels ifrån Östmark till Karlstad, dels ifrån Sulvik i riktning väster om sjön Ränken och vidare i lämplig båge söder ut till sammanslutning med stamlinien i trakten af Ed; samt

c) att till fortsättande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten, med anslutning till Väneren vid Karlstad, öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å bansträckan Gellivare—Riksgränsen måtte på extra stat för år 1907 anvisas såsom reservationsanslag 250,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 185,000 kronor;

samt n:o 15 i Första Kammaren, af friherre *J. T. Gripenstedt* och grefve *C. O. Taube*, hvilka hemställt, att Riksdagen måtte dels på extra stat för år 1907 bevilja 250,000 kronor till fortsättande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan, hvilka undersökningar jämväl borde omfatta anläggning af bibanor i lämpliga sträckningar från västra delarna af Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län till redan befintliga eller blifvande, hufvudsakligen i riktning från norr till söder gående järnvägar, dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att af det beviljade beloppet låta förskottsvis

under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 200,000 kronor.

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

I sammanhang härmed hade statsutskottet till behandling förehåft en af herr *S. Nordström* inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 7, hvaruti föreslagits, att Riksdagen beslutade, att de medel, som af urtima Riksdagen, anvisades för att möta ett hotande anfall från Norge, i stället användes till den föreslagna inlandsbanans påbörjande; att en bestämd plan för arbetets utförande och fortgång upprättades; att detta järnvägsarbete med första möjliga påbörjades; och att denna järnvägsanläggning först utfördes mellan tvärbananorna i Jämtland och Lappland samt fortsattes i ett sammanhang, tills järnvägen nått lämplig slutpunkt vid den bohuslänska kusten.

Utskottet hemställde,

a) att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande framställning och den af herr Karlsson i Mo väckta motionen i ämnet, måtte, till fortsättande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan, på extra stat för år 1907 anvisa 230,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp;

b) att ofvan omnämnda, af herr Carlsson i Malmberget m. fl., af herr Johansson i Mellbyn, af herrar Ström och Olsson i Älf-dalsåsen, af herrar Olsson i Heden och Neiglick, af herr Elowson samt af friherre Gripenstedt och grefve Taube väckta motioner måtte anses besvarade genom Riksdagens bifall till hvad utskottet under mom. a) hemställt; samt

c) att herr Nordströms ifrågavarande motion icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Reservation hade anförts af herr *F. E. Pettersson* mot viss del af utskottets motivering.

Efter föredragning af utskottets hemställan yttrade

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Schotte: Herr talman! Statsutskottets motivering i det här föreliggande betänkandet föranleder mig att för en stund taga kammarens uppmärksamhet i anspråk. Statsutskottet yttrar, att vissa af de till undersökning afsedda sträckningarna synas komma rikets västra gräns så nära, att det enligt utskottets mening icke under nuvarande förhållanden kan vara lämpligt att i öfverensstämmelse därmed framdraga banan. Och utskottet erinrar också, att utskottet funnit, att de västligaste af dessa linjer äro dragna helt nära utmed eller till och med intränga i den enligt 1905 års öfverenskommelse med Norge bestämda neutrala zonen. Slutligen anför utskottet, att särskildt de ändrade politiska förhållandena på halfön afgjort tala för den tilltänkta banans framdragande

Ang. undersök-
ningar rörande
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)

mera österut, och att undersökningen af berörda västliga sträckningar därför icke synes utskottet böra ifrågakomma.

Det har icke varit afsedt med Kungl. Maj:ts föreliggande förslag att göra något som helst uttalande om lämpligheten af den ena eller andra sträckningen af inlandsbanan, när det gäller att komma till utförande af järnvägen. Det är ju uppenbart, att därför fordras synnerligen omfattande och noggranna undersökningar, och att först sedan en fullständig teknisk och ekonomisk plan föreligger, hållpunkter kunna vinnas för ett slutgiltigt omdöme om, hvarest, ur såväl hela landets synpunkt som de särskilda orternas intressen, inlandsbanan lämpligast bör framdragas.

När 1904 års Riksdag anvisade medel till undersökning af inlandsbanan, betonade Riksdagen kraftigt, att en genomgående och fullständig, opartisk utredning måste äga rum angående de olika sträckningar, som kunde ifrågakomma. Det är också uppenbart, att, då det är fråga om ett så betydande företag som en järnvägsanläggning på 160 svenska mil och således betingande en högst betydlig kostnad, ett jätteföretag sådant som de svenska statsmakterna kanske aldrig tillförene planerat, en så omsorgsfull undersökning som möjligt kräfves. Allenast genom att de olika linjerna få göra sig gällande gentemot hvarandra kan företaget i sin helhet blifva underkastadt en omsorgsfull pröfning ur alla föreliggande synpunkter.

När fråga inför Kungl. Maj:t förevar om proposition till Riksdagen om fortsatt anslag till inlandsbanans undersökande, upplystes det vara sannolikt, att järnvägsstyrelsen skulle komma att framlägga förslag om en sträckning genom Värmland och Dalsland, begynnande från Billingsfors och sedermera gående genom Långseruds och Gillberga socknar samt stötande till västra stambanan vid Ottebol efter att på de sista 20 kilometerna hafva varit dragen utefter Glafsforden. Då man jämför denna sträckning med dem som äro okulärt undersökta af ingenjören Vinell, är det uppenbart, att med förstberörda förslag ifrågasättes en helt annan sträckning genom Värmland än den ursprungligen tänkta, en sträckning österut, som icke skulle tillgodose de västra gränstrakternas trafikbehof i samma mån som det Vinellska förslaget. Med Kungl. Maj:ts förslag i statsverkspropositionen afsågs således att förbygga, att Kungl. Maj:t genom brist på medel till undersökningar af alternativa linjer skulle bli nödsakad att för Riksdagen framlägga ett förslag, som visserligen i och för sig kunde vara godt, men likväl i jämförelse med andra förslag möjligen icke skulle befinnas vara det allra bästa.

De västra trakterna af Värmland, särskildt Nordmarks härad, äro synnerligen vanlottade på tidsenliga kommunikationer, och de hafva, dessa trakter, fäst ett särskildt intresse vid ofvanberörda af ingenjören Vinell verkställda okulära undersökningar af olika linjer i västra Värmland. De skulle således, och ej alldeles utan skäl, synes det mig, känna sig mycket besvikna, om icke de linjer, vid hvilka de fästat sitt intresse och sina förhoppningar, åtmin-

stone skulle komma under bedömande, då Kungl. Maj:t och Riksdagen ginge att fatta sitt beslut om järnvägens sträckning. Företrädet mellan olika linjer kan ju icke afgöras endast med stöd af okulär besiktning, utan därför fordras en fullständig undersökning samt en både teknisk och ekonomisk plan.

Sedan Kungl. Maj:t hade denna fråga under behandling i sammanhang med statsverkspropositionen, har en underdånig petition från Nordmarks härads samtliga socknar inkommit, till hvilken petition jag skall återkomma längre fram. Jag ber endast att i detta sammanhang få omnämna en bilaga, som är fogad vid denna petition, och som visar, att man jämväl hvad det ekonomiska utfallet af järnvägstrafiken angår kan hysa stora tvifvelsmål, hurvida den östra sträckningen har något företräde framför en västligare. Enligt denna redogörelse har man för den östra linjen, som man här kallar »Glafulinjen» och som går till Glafs fjorden och stöter till västra stambanan vid Ottebol, beräknat en skogsareal af 126,095 tunnland och en åkerareal af 20,857 tunnland, men, anmärkes det, af denna skogsareal går endast cirka 70,000 tunnland med flottleder till järnvägslinjen, under det att den öfriga arealen går med flottleder från järnvägslinjen till Glafs fjorden och Vänern. Annorlunda ställer sig den västliga linjen, som här kallas »Ämotslinjen». Denna linje har en skogsareal af 520,186 tunnland och en åkerareal af 43,446 tunnland. Skogsarealen går med flottleder på båda sidor om järnvägslinjen ned till densamma. I sistnämnda beräkning lära vara medtagna åtskilliga skogar i Norge, Trysilsområdet, som i väsentliga delar behärras af svenska skogsägare. Af nu meddelade uppgifter att döma synes den västliga linjen äfven ur ekonomisk synpunkt vara synnerligen värd att närmare undersökas.

Nu har emellertid statsutskottet funnit, att den neutrala zonen utgör ett hinder för framdragande af banan i en sträckning, som i en eller annan punkt berör denna zon. Jag torde få i kammararens minne återföra, att i Karlstadsöfverenskommelsen angående den neutrala zonen finnes en passus, som alldeles uppenbart är tillkommen för och af de delegerade afsedd att hänföra sig till den ifrågasatta inlandsbanan. Det heter nämligen i nämnda konvention: »Om i något af rikena är eller varder anlagd järnväg, som skär någon del af rikets zonområde hufvudsakligen i dess längdriktning, skola dessa bestämmelser» — d. v. s. att den neutrala zonen skall vara fullkomligt fridlyst — »icke utgöra hinder emot att sådan järnväg användes till militär genomgångstransport. Bestämmelserna skola ej heller utgöra hinder emot att de inom ett rikets zonområde boende, till krigsmakten hörande personer samlas där för att utan dröjsmål föras utom zonen.»

Det är såväl af dessa stadganden som af hela frågan uppenbart, att meningen icke är, att zonen skall vara en död punkt på kartan, utan att äfven den skall hafva andra traktors af landet utvecklingsmöjlighet i olika riktningar.

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

Ang. undersök-
ningar rörande
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)

Den militära sidan af den neutrala zonens betydelse kan jag naturligtvis här icke ingå på. Det är uppenbart, att det härför fordras en noggrann utredning. Det är möjligt, att under vissa krigiska förutsättningar en järnväg genom zonen kan vara en fara, men det är också möjligt, att det under vissa andra förutsättningar kan vara fördelaktigt, att inom zonen eller vid dess gräns finnes en järnväg. Det tillhör de militära myndigheterna att pröfva detta, och en sådan allsidig pröfning kan göras, först när deras yttrande infordras öfver en verklig plan för järnvägens framdragande västerut. Först då är tillfälle att göra invändningar ur den ena eller andra militära synpunkten mot de olika järnvägslinjerna, först då kan fullständigt och slutgiltigt pröfvas, om fördelarna eller olägenheterna i det ena eller det andra hänseendet äro öfvervägande, och om man således bör bestämma sig för den ena eller andra sträckningen.

Det är, synes det mig, på sakens närvarande ståndpunkt således för tidigt att låta de militära förhållandena bli de afgörande. Man vet icke ännu de särskilda sträckningarna eller det närmare byggnadssättet, eller hvilka skydds- eller säkerhetsåtgärder kunna vidtagas ur militär synpunkt. Det är enligt min mening en alldeles obehöffig black om foten, som genom ett bifall till statsutskottets motivering skulle läggas på dem, som hade att öfverväga, hvilken af sträckningarna i västra Värmland kan vara fördelaktigast att förelägga Riksdagen till antagande vid inlandsbanans byggande.

Det är visserligen möjligt, att undersökningen kommer att visa, att en sträckning genom Nordmarks härad i västra Värmland i ett eller annat afseende är otjänlig, och att således dessa trakters trafikbehof bör på annat sätt än genom inlandsbanan tillgodoses. Då det emellertid är obestridligt, att dessa trakter för närvarande äro fullständigt vanlottade i afseende å järnvägskommunikationer, kan det icke förtänkas dem, att de, när den Vinellska undersökningen pekade på dessa linjer, skulle finna det vara ett hårdt slag, om icke ens undersökning af dessa linjer finge ske.

Jag tror också, att fara kan vara förknippad med att lämna dessa gränstrakter utan förbindelse med det svenska järnvägsnätet, den faran nämligen, att den ekonomiska tyngdpunkten i dessa trakter allt mer och mer öfverflyttas till Norge. Norska affärsmän och norsk företagsamhet hafva redan i de västra gränstrakterna åstadkommit så mycket, att det torde vara skäl, att äfven svensk företagsamhet får söka göra sig gällande till att bibehålla dessa trakter åt vårt eget land. Det är ändå så mycket, som förenar dessa gränstrakter med Norge. Det är gamla släktskapsförbindelser mellan två folk, som under ett århundrade af fred bott på hvar sin sida om gränsen och haft lifliga trafikförbindelser med hvarandra, det är gamla handelsvägar, de ständigt isfria hamnarna på den norska västkusten, som möjliggöra export och import på hvilken tid af året som helst, det är de norska järnvägarnas till-

mötesgående att medelst fraktnedsättning söka draga den svenska gränstrafiken öfver till Norge samt de norska kommunernas villighet att med ett suspenderande eller nedsättande af hamnafgifter draga så mycket som möjligt af svensk trafik öfver norska gränsen till de norska hamnarna. Detta är ju ett lofligt förfarings-sätt. Hvarje land må ju hafva rätt ej blott att skydda sina egna intressen utan äfven att i så vidsträckt omfattning som möjligt profitera af handeln med grannlandet. Jag tror, att gränsbefolkningen i Nordmarken kände trycket af fjolårets händelser mer än befolkningen i andra trakter af vårt land. Folket på ömse sidor om gränsen var förut så nära lierad med hvarandra, att den separation, som genom omständigheternas makt nu skett från Norge, nödvändiggör, att det ej hålles isolerad från det egna landet. Inbyggarna i dessa trakter begära icke bättre än att få sin in- och utförsel, sina handelsförbindelser öfver svenska bygder på svenska järnvägar till svensk hamn.

Den underdåniga petition, som jag hade tillfälle att nyss omförmåla och som är underskrifven af ombud för samtliga socknar i Nordmarks härad, framhåller också en del synpunkter härutinnan och sammanfattar sina förut i petitionen närmare uttalade åsikter om inlandsbanans dragande genom häradet sålunda:

»Såsom en sammanfattning af hvad vi här ofvan anfört vilja vi framhålla: att, genom förverkligandet af inlandsbanan i dess helhet och i synnerhet i dess södra sträckning i enlighet med det s. k. Vinellska förslaget, högst betydande fördelar skulle tillföras alla våra näringar och sätta dem i stånd att vidare utvecklas; att ännu slumrande naturtillgångar, såsom torfströmmosar, granit- och täljstensförekomster, äfvensom den betydande kraft, som nu går förlorad i våra många vattenfall, härigenom skulle bringas till användning; och slutligen, hvad som dock är det viktigaste af allt, att genom denna kommunikationsled gränsbygderna skulle fastare sammanknytas med det öfriga Sverige och gränsbefolkningen för all tid bevaras såsom det fosterlandsälskande folk, som det nu är. Ty ej utan skäl kan befaras, att, därest gränsbefolkningen så att säga lämnas åt sitt öde och i brist på kommunikationsleder till eget land nödgas att för sina affärs- och kulturbehof vända sig till Norge, gränsbygdens folk så småningom skall försvagas i sitt svenska sinnelag och omedvetet i mer eller mindre mån förnorskas.»

De norska planerna på järnvägar till våra västra gränsorter lära för närvarande vara ganska lifliga. Det har uppgifvits, att den s. k. Urskogsbanan, som går från Urskog till Rødenæs, skulle vara påtänkt att fortsättas till sjön Stora Le, hvilken, som bekant, med sin nordvästligaste spets skjuter in i Norge; hvarjämte åtskilliga andra planer från norsk sida lära vara å bane för att genom tvärbanor till svenska gränsen söka bibehålla så mycket af svensk trafik öfver norska hamnar som möjligt.

Då nu statsutskottet i denna fråga förtroendefullt velat till Kungl. Maj:t öfverlämna att bestämma, hvilken af de olika före-

*Ang. undersök-
ningar rörande
den s. k.
inlandsbanan.
(Forts.)*

Ang. undersök-
ningar rörande
den s. k. in-
landsbanan.

(Forts.)

slagna sträckningarna af inlandsbanan skola undersökas, så vore det, synes mig, beklagligt, ifall Kungl. Maj:t skulle vara förhindrad att undersöka någon af de västliga sträckningarna genom Värmland och Dalsland. Det är uppenbart, att med utskottets formulering af motiveringen Kungl. Maj:t icke har möjlighet att låta undersöka någon linje, som i något afseende berör den neutrala zonen. Jag tror, att det skulle vara lyckligt, om kammaren i denna fråga gäfvade Kungl. Maj:t fria händer. Riksdagen blir ju, när banans byggande ifrågasättes, alltid i tillfälle att noggrant pröfva och öfverväga de särskilda fördelarna eller olägenheterna af den ena eller den andra sträckningen såväl genom Värmland som annorstädes, där inlandsbanan ifrågasättes att framdragas.

Herr Wickström: Herr talman, mina herrar! Jag ber om öfverseende därmed, att jag, ehuru nykomling i denna kammare, vågar uttala mig angående en så viktig fråga som inlandsbanan, och jag har så mycket större anledning att be om öfverseende som det tyvärr icke beredts mig tillfälle att, såsom jag önskat, utarbeta mitt anförande, hvarför detta helt säkert både till form och innehåll kommer att uppvisa betydliga svagheter.

Det har varit en strid om, huruvida inlandsbanans idé föddes i Bohuslän eller i Norrland. Jag vill icke vidare ingå på denna strid, men jag vill framhålla, att för oss norrlänningar hägrade från början inlandsbanan såsom en stor idé, såsom en af de största fosterländska idéer vår samtid haft och har att omhulda.

Vi tänkte oss i Norrland, att denna inlandsbana skulle gå från Dalarna genom det inre Norrland till en punkt på Gellivarebanan, och vi tänkte oss, att med densamma stora utvecklingsmöjligheter skulle erbjudas vårt land. Vi tänkte oss, att bergen skulle öppna sina skakt för att utlämna sina rikedomar af malm, vi tänkte oss, att skogarna skulle erbjuda sina stora förråd till förädling, vi tänkte oss, att fält skulle häfdas, vägar brytas, landet befolkas, tusentals armar sättas i rörelse för egnahemsidéns förverkligande, med ett ord, det upprullades för oss ett glänsande perspektiv.

Att detta perspektiv i viss mån nu är höljdt i dunkel beror, så vidt jag kan fatta, på den regeringsproposition, som framlämnades vid 1904 års riksdag. Jag antager, att alla herrarne känna denna proposition. Den är ganska egendomlig just därför, att premisserna däri tala ett språk och slutsatserna ett annat. Däri anfördes så mycket för hvad jag vill kalla den egentliga inlandsbanan, att nästan hvar och en, som genomgått denna proposition, skulle, enligt hvad det förefaller mig, kunna se, att den var en stor förenande tanke för alla svenskar. Men den dåvarande civilministern kom, tyvärr, till den slutsatsen, att den sydliga sträckningen af denna bana först skulle byggas.

Jag är icke i tillfälle att här närmare angifva de skäl, som i sagda regeringsproposition anfördes mot denna civilministerns slutsats, utan vill endast erinra om den viktiga betänklighet då-

varande chefen för generalstaben anförde, i det han framhöll, att sedan den sydliga delen af banan blifvit fullbordad för en beräknad kostnad af 34 miljoner kronor, landets ekonomiska kraft så hårdt anlitats, att hvarje tanke på realiserande af den för Norrlands såväl kultur som försvar så viktiga nordliga delen måste undanskjutas till en aflägsen framtid.

*Ang. undersök-
ningarrörande
den s. k. in-
landsbanan.*

(Forts.)

Jag ber att icke bli missförstådd. Jag vill icke på något sätt klandra de värmändska och de bohuslänska representanter, som arbeta för järnväg i sina respektive hemorter. Jag högaktar deras energi och förstår deras bevekelsegrunder. Men jag har velat i minnet återkalla hvad projektet om inlandsbanan egentligen är, en stor idé, som kan och bör förena oss alla.

Det torde vara onödigt att här närmare ingå på frågan om hvarifrån medlen för banans byggande skola anskaffas. Endast så mycket vill jag säga, att det i en motion vid innevarande riksdag väckta förslaget härom icke tilltalar mig, därför att medlens anskaffande är omnämndt i ett sammanhang, som synes mig mindre lämpligt. Men att man med upplånade pengar skall bygga denna bana anser jag vara i sin ordning, likasom jag anser statens finanser befinna sig i det lyckliga läge, att upptagandet af ett lån för detta ändamål icke kan betraktas som ett oklokt steg. Det är ju en ur nationalekonomisk synpunkt riktig princip, att man för produktiva företag upplånar penningar, och om banan också icke skulle direkt lämna önskvärd vinstprocent, skulle den säkert indirekt flerdubbla värden, tillhöriga såväl enskilda som staten. Den svenska statens ställning är ju också ur ekonomisk synpunkt glänsande. Då t. ex. på hvarje inbyggare i Sverige komma 73 kronor i statsskuld, utgör motsvarande siffra i Danmark 96, i Norge 133 och i England 335 kronor. Det finnes sålunda i vårt land goda förutsättningar för att kunna, utan att kasta staten in i riskabla affärer, bygga denna bana med upplånade pengar. Och vår egen ställning är så mycket mera lysande, som Hans Forssell på sin tid uppvisade, att staten endast med sina järnvägar kunde betala sin statsskuld; sedan den tiden ha, som bekant, statens tillgångar betydligt ökat.

Herr talman! Jag har i sakens nuvarande läge intet annat yrkande att göra än bifall till statsutskottets förslag. Mitt uppträdande i denna fråga grundar sig på hoppet om att hos kammarens ärade ledamöter finna anklang för mina ord, anklang för den egentliga inlandsbanan, denna stora idé, som kräfer sitt snara förverkligande och som då den en gång förverkligats, skall visa sig utgöra ett betydande inslag i det samfällida arbetet för allt, som kan bereda Sverige bättnad och lycka.

Herr Jansson i Krakerud: Herr talman! Jag skall på förekommen anledning tillåta mig att lämna några upplysningar, huru tanken på denna banas byggande kom till stånd, och jag skall därvid först be att få nämna, att för 6 eller 7 år sedan förenade sig västra Värmlands, Bohusläns och Dalslands kommuner om att

Ang. undersök-
ningar rörande
den s. k. in-
landsbanan.

(Forts.)

samla ihop penningar i afsikt att få till stånd en okulär under-
sökning rörande denna banas sträckning. Denna insamling lyc-
kades, och man fick ihop 11,000 kr. Dessa 11,000 kr. ställdes till
järnvägsstyrelsens förfogande, hvarjämte man hos Kungl. Maj:t
anhöll, att en dylik okulär undersökning måtte komma till stånd.
Kungl. Maj:t lämnade sitt bifall till denna undersökning och för-
ordnade ingenjören Vinell att företaga en undersökning för banan.
En sådan undersökning verkställdes också af Vinell och han af-
gaf en fullständig berättelse öfver undersökningens resultat, hvilka
befunnos synnerligen tillfredsställande. Med anledning af denna
undersökning aflät Kungl. Maj:t år 1904 en proposition till Riks-
dagen med begäran om anslag på 150,000 kr. till undersökningar
rörande denna bana. I denna proposition föreslogs emellertid
endast, att undersökningen skulle omfatta sträckan från bohus-
länska kusten till Mora eller annan lämplig punkt i Dalarna.
Då denna proposition behandlades af Riksdagen, höjde Riksdagen
anslaget från 150,000 kr. till 280,000 kr., hvarjämte Riksdagen
beslöt att vidtaga en fullständig utredning af sträckan från bohus-
länska kusten och ända upp till Gellivare. Detta Riksdagens
beslut är naturligtvis ännu icke upphäfdt. Denna undersökning
har också fortgått under år 1905, tills medlen togo slut, då den
måste afbrytas. Därför ingick också järnvägsstyrelsen till Kungl.
Maj:t med begäran om aflåtande af proposition till Riksdagen an-
gående anslag till undersökningarnas fortsättande, och i enlighet
härmed har också Kungl. Maj:t nu begärt medel för bestridande
af kostnaderna för undersökningarnas fortsättande. Allt detta har
således skett i fullständig öfverensstämmelse med det beslut, som
Riksdagen fattade år 1904.

Nu tycks emellertid statsutskottet hafva en annan åsikt. Det
anser nämligen att man nu bör klippa af en del af den under-
sökning, som Riksdagen beslutat. Statsutskottet har nämligen
sagt, att någon undersökning af de västligaste sträckningarna icke
bör ifrågakomma. Jag vädjar till kammarens rättskänsla, huru-
vida det kan vara förenligt med billighet och rättvisa, att då be-
folkningen i dessa västra gränstrakter har uppofrat 11,000 kr. för
att få till stånd en undersökning — om det då kan vara rättvist,
säger jag, att afklippa en del af den förut beslutade fullständiga
undersökningen. Om det här gällde frågan om järnvägens byg-
gande, skulle jag icke förvåna mig öfver utskottets utlåtande, men
här gäller ju endast en undersökning, och då man vet, att denna
befolkning gjort så stora uppofringar, och vidare vet, att i dessa
dagar en deputation varit uppe hos regeringen och kämpat för en
undersökning af dessa västra trakter, kan det då vara någon rim
och reson i att nu afklippa en sådan undersökning. För min del
tycker jag, att det skulle vara att behandla en del af vårt folk
på ett minst sagdt olämpligt sätt. Man får väl dock betrakta
äfvén dessa såsom svenska medborgare, och man får väl taga hän-
syn till att just de bäst veta, att undersökningar där äro behöf-
liga såväl som på något annat ställe.

Om man däremot vänder sig till den östra linjen, så har jag för min del åtminstone icke träffat en enda människa, som bor utmed denna linje, som sagt ens så mycket som »det är ju bra, att en järnväg kan komma till våra trakter». Därifrån ha icke kommit några deputationer, och några sådana komma nog icke heller, utan, så vidt jag känner, är befolkningen i dessa trakter tämligen likgiltig för frågan. Jag tycker, att man också något bör taga hänsyn till dessa förhållanden.

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.

(Forts.)

När jag först läste utskottets betänkande, att någon undersökning af de västligaste linjerna icke borde ifrågakomma, tänkte jag till en början: Börjar man då på norsk sida bygga fästningar inom den neutrala zonen, efter som utskottet hyser sådan rädsla? När jag sedan läste början af utskottets yttrande, så fann jag, att utskottet allenast säger, att »den enligt statsrådsprotokollet förordade planen för de fortsatta undersökningarna för den s. k. inlandsbanan har icke gifvit utskottet anledning till annan erinran, än att vissa af de till undersökning afsedda sträckningarna synas komma rikets västra gräns så nära, att det enligt utskottets mening icke under nuvarande förhållanden kan vara lämpligt att i öfverensstämmelse därmed framdraga banan». Då Riksdagen år 1904 beslöt att göra en fullständig undersökning, funnos på norsk sida dessa befästningar kvar ungefär vid kanten af den nuvarande neutrala zonen, men genom öfverenskommelsen i Karlstad beslöts, att dessa fästningar skulle raseras; således borde ifrågavarande sträckning vara mindre farlig nu än då man icke hade den neutrala zonen, men väl dessa fästningar liggande lika nära järnvägen som nu ruinerna af fästningarna. Jag kan således icke förstå, hvarifrån statsutskottet fått sina farhågor. Den neutrala zonen måtte väl vara det bästa skydd man kan få; den har just kommit till därför att vi skulle vara tryggade på båda sidor. Jag tror således icke, att utskottets skäl hafva någon som helst betydelse. Jag skall således, herr talman, taga mig friheten hemställa, att kammaren, med uteslutande af utskottets motivering måtte besluta, att mom. a) skall erhålla följande lydelse:

a) att Riksdagen — med uttalande af att Kungl. Maj:t bäst är i tillfälle att pröfva värdet af de uppslag, som i afseende å en undersökning af olika sträckningar eller andra inlandsbanan rörande förhållanden kunna göras — i anledning af Kungl. Maj:ts förevärande framställning och den af herr Karlsson i Mo väckta motionen i ämnet, må, till fortsättande af fullständiga undersökningar för en normalspårig järnväg från hamnplats å bohuslänska kusten öfver Sveg och Ströms vattudal till lämplig punkt å Gellivarebanan, på extra stat för år 1907 anvisa 230,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna hela detta belopp.

b) (lika med utskottets förslag).

c) (lika med utskottets förslag).

Jag skall, herr talman, be att få hemställa om afslag på utskottets motivering och bifall till detta yrkande. Jag skall vidare

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.

(Forts.)

be att få påpeka, att det i synnerhet nu på sista tiden rätt ofta händer, att det svenska folket samlas till nationella fester, och då klinga sånger och deklamationer för fosterlandets väl. Detta är naturligtvis af stor betydelse, men det synes mig som om det skulle äga ännu större betydelse att taga reda på fosterlandet i dess helhet, äfven på de trakter, som ligga i närheten af Norge. Och när man känner till förhållandena och vet, hurusom norrmännen äro på väg att bygga en järnväg till Lelången, som skjuter in ett stycke i Norge, men till största delen ligger inom vårt land, och när man ser, huru de bygga järnvägar på den neutrala zonen ända till gränsen, då kan jag icke förstå, hvarför vi skulle vara rädda att bygga järnvägar inom den neutrala zonen, därför att de möjligen skulle kunna skjutas ned. Utskottet vet för öfrigt lika litet som jag, huruvida järnvägen behöfver ligga intill denna zon. Ty det gäller här endast en undersökning, men detta förutsätter väl icke att den, som verkställer den, skall kopiera någon af de Vinellska linjerna, som här föreslås. Skulle man också taga den östligaste af de sträckningar, som ingenjör Vinell föreslår, så kommer man i allt fall att låta järnvägen gå utmed den neutrala zonen. Denna zon är 15 km. på hvardera sidan om gränsen och är således 3 mil bred. Ingen kan väl tro, att norrmännen skulle stå vid gränsen af den neutrala zonen och skjuta sönder järnvägen.

Jag föreställer mig alltså, att de farhågor, som statsutskottet haft, äro mycket öfverdrifna. Jag skall emellertid, herr talman, icke längre uppehålla tiden, utan ber att få öfverlämna det af mig framställda yrkandet.

Herr Ekman i Göteborg: Herr talman, mina herrar! Jag finner det föga lönt att i frågans nuvarande ståndpunkt allt för mycket diskutera, huruvida inlandsbanan bör få den ena eller andra sträckningen. Hvad som måste föregå en järnvägsbyggnad är en undersökning, och om också denna undersökning kostar penningar, så veta vi ju alla, att för hvarje krona, som man lägger ned på undersökningen, man kan spara tusentals, ja kanske hundratusentals kronor, för den händelse järnvägen eljest skulle få en mindre lämplig sträckning. Det är därför min mening, att en undersökning bör ske och att den bör göras så fullständig, att icke någon möjlighet, som kan undersökas, blir utesluten.

För min del anser jag inlandsbanans främsta betydelse vara att, såsom här anförts af en talare på norrlandsbänken, bringa Norrlands slumrande millioner ut i världen och att dessa stora vidder, som nu befinna sig fjärran från alla kommunikationer, komma i kontakt med de mera bebyggda delarna af vårt land och med utlandet. Detta är det viktigaste, men när man kommer ned till de södra delarna af landet, möter man flera banor, och många olika ekonomiska intressen göra sig gällande, då det blir fråga om olika sträckningar för förbindelseleden. Jag vill icke i dag på något sätt uttala mig om de olika sträckningarna. Det är

gifvet, att i fråga om järnvägar såväl som i fråga om andra ekonomiska angelägenheter finnas privatintressen, som gärna vilja göra sig gällande. Jag anser, att alla dessa intressen blifva på bästa sätt betjänade genom en opartisk undersökning. Några kunna finnas berättigade, andra finnas, som sakna alla anspråk på berättigande. Därför anser jag, att man bör gifva regeringen den möjligaste vidsträckt fullmakt att verkställa dessa undersökningar, och jag är öfvertygad om, att regeringen kommer att skrida till densamma utan alla förutfattade meningar endast med afsikt att få den bästa möjliga sträckning för banan. Det är endast en sak jag vill tillägga. Här har sagts, att gränsborna hålla på att förnorskas. Det är väl alltid så, att gränstrakternas befolkning får något intryck af grannlandets natur och förhållanden. Det är väl så på norska sidan också, att man där anser den norska gränsbefolkningen vara något svensk. I allmänhet blir det litet sammanblandning vid gränsen. Jag är för min del lifligt besjälad af önskan att bevara vårt lands inflytande till yttersta tummen af Sveriges jord. Och jag tror, att vi i hvarje händelse komma att bevara detta inflytande. Om den västra sträckningen befinnes lämplig, så må det så vara. Men jag öfverlämnar äfven denna sak till en närmare undersökning. Vi böra icke gå vidare, innan vi erhållit en sådan undersökning.

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

Herr talman, jag ber att få instämma i det yrkande, som nyss gjordes af herr Jansson i Krakerud.

Häruti instämde herrar *Svensson* i Skyllberg, *Johansson* i Jönköping, *Hjärne*, *Karlsson* i Göteborg, *Berg* i Göteborg och *Gustafsson* i Sjögesta.

Herr Carlsson i Malmberget: Herr talman, mina herrar! I föreliggande fråga har jag jämte mina länskamrater tillåtit mig afgifva en motion, som afser en alternativ undersökning af en linje norr om Lule älf. Den befolkning, som är bosatt där uppe i de trakter, där denna bana skulle anknyta till den nuvarande riksgränsbanan, har, som jag tror, på goda skäl fått den uppfattningen, att det kan vara tvifvel underkastadt, huruvida den af Kungl. Maj:t föreslagna riktningen norr därom kan vara den lämpligaste och bästa. Motionärerna hysa också en dylik uppfattning, och därför ha vi ansett oss böra genom en motion rikta Kungl. Maj:ts och Riksdagens uppmärksamhet därpå. Jag ber därför, herr talman, få yttra några ord med anledning af denna motion.

I Kungl. Maj:ts förslag finnes nämligen en bestämd riktning angifven, å hvilken undersökning skulle bekostas af det belopp, hvarför här åskas anslag. Och då hafva motionärerna förmodat och tänkt, att Kungl. Maj:t därigenom skulle se sig förhindrad att vidtaga undersökning af en alternativ sträckning — äfven om skäl därtill förefunnes — om Riksdagen oförändradt komme att bifalla hvad Kungl. Maj:t föreslagit i så fall. Afsikten med mo-

Ang. under-
sökningar rör-
ande den s. k.
inlandsbanan.

(Forts.)

tionen är sålunda, att Riksdagen måtte lämna Kungl. Maj:t mer fria händer vid användningen af detta anslagsbelopp, som är i fråga i och för undersökningar. Jag skall tillåta mig att anföra några af de skäl, som man anser tala för att inlandsbanans anknötning till Riksgränsbanan kunde förläggas till Gellivara järnvägsstation. Inlandsbanans uppgift skulle ju blifva att förmedla transport på långa afstånd och att utgöra en kulturell pulsåder för landets västliga delar, som äro i saknad af sådana kommunikationer. Då måste betraktas som en viktig sak, att en sådan bana får så rak sträckning som möjligt, så att den icke gör några större krökningar och sidoafvikelser eller förlänges mer än som är oundgängligen nödvändigt, hvilket drager större anläggningskostnader. Sådant skulle i möjligaste mån undvikas, om banans ändpunkt blefve Gellivara. Som vi alla torde känna, har den hittills längst norrut verkställda undersökningen rört sträckan mellan Gårflon och Sorsele. Om man tänker sig en linje dragen rakt norrut härifrån och ser efter på kartan, hvar den linjens norra ända kommer att träffa riksgränsbanan, så finner man, att detta inträffar vid Gellivare nuvarande station. Men enligt hvad som utrönts i afseende på Kungl. Maj:ts förslag skulle meningen vara, att banan skulle dragas från Sorsele med sträckning i närheten af Jockmock, därefter gå öfver Lule älf mellan Liggafallet och Harsprånget och, då den passerat Liggafallet, göra en afvikning norrut och följa älfvens norra strand nästan hela vägen uppåt mot Harsprånget för att där nå en landplatå öfver hvilken den sedan drages mot riksgränsbanan till en hållplats på denna, som heter Lina älf. Den sträckning, banan sålunda enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle få, blefve 2 å 3 mil längre än Gellivaralinjen. Och dessutom skulle den komma att dragas genom en högst oländig och bergig terräng och gå uppför starka stigningar. Att anläggningskostnaderna då dels på grund af den ökade längden, dels på grund af den svårare terrängen skulle bli ytterligare fördyrade, kan man taga för alldeles gifvet. Vidare torde underhållskostnaderna för denna bana bli mycket stora för framtiden, emedan denna bansträckning skulle komma att bli utsatt för samma svårigheter och olägenheter som den nuvarande riksgränsbanan på grund af tillströmmande starka vattenflöden från bergen, genom snöskred och dylikt. Om däremot banan, sedan den passerat Lule älf, drages i rak riktning mot Gellivare, så har man genom okulär besiktning funnit, att denna terräng är den bästa tänkbara och består af skogsmark och delvis myrar, som synas äga ringa djup — man ser ofta stenarna sticka upp öfver markens yta — och delvis äro skogbeväxta. Denna sträckning skulle gå i ungefär rak riktning söder om Sikträsk till Gellivare. Äfven framtida driftkostnader skulle ställa sig billigare, emedan den föreslagna anknytningspunkten Lina älfs hållplats är belägen cirka 90 meter högre än Gellivare järnvägsstation, medan däremot Gellivare järnvägsstation och broöfvergången vid Norra Lule älf, som jag tror, befinna sig på samma nivå. Stora kostna-

der skulle det gifvetvis draga att anlägga en ny järnvägsstation där uppe i ödemarken vid Lina älf. Denna plats är också i fullständig saknad af utfartsvägar. Som herrarne känna, kostar det mycket pengar att bygga landsvägar i lappmarken. Och den ekonomiska synpunkten är viktig. Vid Gellivare finnas utfartsvägar, och Gellivare, som är en af rikets större järnvägsstationer, torde redan med sitt nuvarande omfång hufvudsakligen vara tillräcklig att mottaga trafiken äfven från inlandsbanan. Vid denna station finnes dessutom allt sådant tillbehör, som skall finnas vid en stor station: såsom stationshus, fraktgodsmagasin med tillhörande kaj, pumphus, kolhus, reparationsverkstad, vagnvåg och dylikt. Allt detta har dragit stora kostnader. Enligt min uppfattning skulle dessa kunna utnyttjas äfven för inlandsbanan. Jag tror, att denna banas anläggning kommer att sluka tillräckligt stora summor och att man därför bör göra alla sådana besparingar, som icke förringa banans betydelse i trafikhänseende. En annan stor framtida fördel skulle vinnas, om banan erhöles den af mig nämnda riktningen: den skulle i så fall komma att anlöpa Muddismyren, hvari finnas ofantliga tillgångar på råmaterial för torfförädling. Och för framtiden kan det vara af vikt för de stora gruvsamhällena däruppe, att denna vara förefinnes i närheten af järnvägen, emedan vedtillgången mer och mer minskas i dessa trakter och bränslet måste fraktas från allt aflägsnare trakter och därigenom fördyras. Hvad slutligen vidkommer banans uppgift i frakthänseende, har i Kungl. Maj:ts proposition påpekats, att järnvägsstyrelsen i sin skrifvelse till Kungl. Maj:t af den 14 december 1905 anført, att enligt 1903 verkställda okulära undersökningar hade såsom lämpligaste anknäpningspunkten befunnits Näsbergets hållplats, men järnvägsstyrelsen har detta oaktadt i stället riktat uppmärksamheten på en sträckning längre norrut och äfven verkställt okulära undersökningar beträffande denna. Järnvägsstyrelsen yttrar angående denna sak, att då det syntes styrelsen vara synnerligen önskvärdt att genom inlandsbanans anslutande till statsbanan Boden—Riksgränsen längre norrut kunna afsevärdt förkorta järnvägstransporten för malm från de lappländska malmfälten söderut till de skogbärande trakterna, hade styrelsen låtit verkställa okulär undersökning, huruvida en normalspårig järnväg från viss punkt å den år 1903 okulärt undersökta linjen kunde framdragas till lämplig punkt mellan hållplatserna Sikträsk och Risbäck å statsbanan Gellivare—Riksgränsen samt med sträckning i närheten af Jokkmokk och Harsprånget. Enligt den redogörelse, styrelsen lämnat för denna undersökning, skulle linjen vid Suoppatjaure afvika från den år 1903 uppgångna samt vid Lina älf's hållplats ansluta sig till statsbanan Gellivare—Riksgränsen; och hade chefen för generalstaben under hand meddelat styrelsen, att han icke hade något att erinra mot inlandsbanans framdragande i berörda riktning. Men inga skäl anföras, hvarför banans anknäpningspunkt skall bli där vid Lina älf. Man skulle kunna tänka sig, att den synpunkten gjort sig gällande,

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

Ang. undersök-
ningar rörän-
de den s. k.
inlandsbanan.

(Forts.)

att man bestämt sig för Lina älf, emedan den var belägen mellan de stora malmfälten Kiruna och Gellivare och man sålunda skulle erhålla en närmare utfartsväg för malmtransporten söderut från Kiruna, men i det afseendet tillåter jag mig uttala, att om man får anse, att en framtida järnindustri kommer att uppstå på grund af banans anläggning, så komma dessa förädlingsverk sannolikt att uppstå i närheten af skogförande områden och af befintliga vattenfall. Närmaste tillgång till malm komma således dessa järnverk att få vid malmfälten i Gellivare socken. Men genom att draga banan $2\frac{1}{2}$ mil norr om Gellivare kommer transporten af malmen att både fördyras och försvåras. Och att den malm, som kommer att förädlas i Norrland, hufvudsakligen kommer att tagas från Gellivare, kan man förstå däraf, att den hamn, från hvilken Malmbergsmalmen utskeppas, står öppen och isfri endast cirka fem månader på året, under det att Kirunamalmen, som utskeppas från Narvik, har öppen och isfri hamn hela året om. Då är det klart, att de, som vilja afnäma malm för förädling, med större fördel taga den från en sådan plats, som icke har en sådan utfart som Kiruna. Jag anser sålunda, att denna synpunkt, om den möjligen legat till grund för förslaget, bör lämnas å sido.

En annan synpunkt, som varit på tal, skall jag också något beröra: Man har ansett, att banan borde dragas norrut mot Harsprånget för att från där eventuellt anlagd kraftstation tillföra banan elektrisk ström. Men det kan icke anses vara ekonomiskt fördelaktigt att bygga järnvägar i stora omvägar till vattenfall, utan det riktiga är väl i stället, att man söker föra elektrisk ström från anlagda kraftstationer vid fallen till banan. Denna synpunkt bör sålunda vara utesluten.

Nu har utskottet beträffande såväl min motion som andras motioner, som afsett en undersökning af alternativa linjer, sagt, att utskottet, som saknar tillräcklig sakkännedom, icke kan tillstyrka någon af motionerna, men uttalat, att Kungl. Maj:t skulle vara bäst i tillfälle att bedöma värdet af de förslag och uppslag, som finnas i motionerna. I detta utskottets uttalande instämmer jag till fullo. Utskottet har icke uttalat sig för rent afslag, utan har riktat uppmärksamheten på de förslag, som blifvit framställda. Jag skall därför ta mig friheten att till herr statsrådet och chefen för vederbörande departement rikta en vördsam hemställan, att, då Kungl. Maj:t fastställer planen för undersökningen, Kungl. Maj:t täcktes taga den hänsyn till de i denna motion framkomna synpunkter, som desamma befinnas förtjäna. Nu har under debatten framkommit ett nytt yrkande med afseende på utskottets utlåtande och motivering. Jag för min del har ingenting mot utskottets motivering i hvad den rör det område, som min motion afser. Jag tror också, att den synpunkt, som framhållits af herr Jansson i Krakerud och flera, är berättigad och behjärtansvärd. Hvilket af dessa förslag, utskottets eller herr Janssons, som vinner bifall, inrymmer det möjlighet för Kungl. Maj:t att låta verkställa alternativ undersökning af den af mig föreslagna sträckningen.

Jag har, herr talman, intet yrkande att göra, utan har endast velat framhålla de skäl, som legat till grund för denna motion.

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.

(Forts.)

Herr Hörnstén instämde häruti.

Herr vice talmannen: Herr talman! Den missbelåtenhet, som gjort sig gällande mot statsutskottet i afseende å dess motivering i det föreliggande utlåtandet, kommer ingalunda oförväntadt för statsutskottets ledamöter. Ty man har trott sig veta, att, när man uttalade sig mot de föreslagna västligaste linierna för inlandsbanans sträckning uti Värmland, man skulle stöta på vissa ortsintressen, hvilka gingo därpå ut att få järnvägen dragen så västligt som möjligt. Men alltid har det förut, när det varit fråga om att anlägga en statsbana, å hvilken man tänkt sig icke allenast den vanliga person- och godstrafiken utan äfven förslande utaf trupper och krigsmateriel, varit tillåtet att framhålla, att en sådan bana icke bör ligga alltför nära någon af rikets gränser. Vi erinra oss nog, hurusom i det afseendet ett högljudt klander gjort sig gällande mot att förlägga den norra stambanan så nära gränsen, som skedde. Nu fruktar man icke för att lägga en stambana i omedelbar närhet utaf en annan af rikets gränser; och man vill lägga denna bana betydligt närmare, än hvad den uppåtgående norrländska stambanan ligger gränsen. Denna sistnämnda bana går icke närmare hafsbandet — där den ligger som närmast — än omkring 3 å 4 mil. Här vill man på vissa ställen gå lika många kilometer nära riksgränsen mot Norge. Man vill icke alls taga någon hänsyn till de skäl, som förut hafva varit bestämmande för en statsbanas riktning, när det varit fråga om att komma i för nära kontakt med riksgränsen. Så till exempel finna vi utaf de väsentligaste linierna i Värmland — de som statsutskottet uttalat sig emot — att vid sjön Lelängen den linje, som är dragen väster om denna sjö, går så nära riksgränsen, att jag tror man kan säga, att afståndet blir närmare 4 kilometer än 5 kilometer. På ett annat ställe längre upp, där banan också är föreslagen att framdragas inom den neutrala zonen, skulle den, enligt det Winellska förslaget, komma att ligga på omkring 15 kilometers afstånd från gränsen. Jag är nu ingen strateg — det behöfver jag icke säga — jag har ingen sakkunskap på det militära området, men jag har rättighet och kanske äfven skyldighet att taga hänsyn till hvad som förut har uttalats i liknande fall från militärt håll och af militära auktoriteter, när det varit fråga om att komma för nära en gräns med en ny statsbana, som äfven betraktats som militärbana. Jag tror mig tryggt kunna säga, att det aldrig förr ansetts vara tillräddigt att gå så nära riksgränsen med en stor och betydelsefull statsbana, som det nu vill synas vara. Jag erinrar herrarne i detta afseende till exempel därom, att när det var fråga om att fortsätta statsbanebyggnaden norr ut från tvärbanan Luleå—Gellivare—Riksgränsen, blef det bestämdt, att

Ang. undersök-
ningar rörande
den s. k. in-
landsbanan.
(Forts.)

denna bana från Boden och i fortsättningen norr ut skulle ligga betydligt längre in i landet, än hvad förhållandet är med banan söder om Boden. Det var uteslutande ur försvarssynpunkt, som statsmakterna beslöto sig för att lägga banan från Boden norr ut längre in i landet. Men *nu* betyder det ingenting, att en bana skall ligga nära en af rikets gränser. Då sades det, att banan måste ligga åtminstone 5 å 6 mil från gränsen. *Nu* gör det ingenting, om en sådan likartad bana ligger på allenast 4 å 5 kilometers afstånd från riksgränsen.

Statsutskottets uttalande skall icke fattas på det sättet, som här på sina håll skett och, jag tror, också herr statsrådet och chefen för civildepartementet gjorde. Statsutskottet har efter min mening icke uttalat sig mot flera af de västliga linjerna än två, nämligen dels den linje, som går väster om sjön Lelången, och dels den linje, som går öster om sjön Lelången och sedan förenar sig norr om Lelången med den västligaste linjen emellan sjön V. Silen och riksgränsen. Den af de alternativt föreslagna linjerna, som går ut ifrån linjen öster om Lelången, ungefär vid Lelångens midt, går förbi Silbodalen och förenar sig något öster om Karlunda med den västligaste linjen — denna linje är, efter min mening, Kungl. Maj:t oförhindrad, om Riksdagen godkänner statsutskottets förslag, att fortfarande undersöka och bibehålla. Vill man komma ändå mera västligt med järnvägen, än hvad denna sistnämnda linje skulle innebära, vill jag framhålla, att i alla fall den senare linjen kommer att beröra den neutrala zonen icke allenast på ett ställe, nämligen vid Lyseds tjärn, utan den kommer äfven att gå in i den neutrala zonen väster om Nässjön och upp till Kölan samt fram emot någon punkt vid Ämot, där linjen i fortsättning mot norr går öfver från den neutrala zonen och mera in i landet. Det afstånd från riksgränsen, som denna linje söder om Ämot ned till Lelångens östra strand skulle få — ja, det blir ju icke lika på alla ställen, ty riksgränsen kröker sig mycket, såsom vi veta, och banan vill man naturligen hafva dragen så rak som möjligt — skulle komma att variera mellan 15 och 20 kilometer.

Man bör väl emellertid äfven taga hänsyn därtill, att banan skall hafva något trafikområde väster om bansträckningen. Huru skall man nu kunna räkna på att få ett dylikt område, ifall man kommer alldeles för nära riksgränsen? Icke är det väl någon, som gör sig den föreställningen, att man skulle få någon trafik från Norge. Det är väl nära nog omöjligt att tänka sig, eftersom det från riksgränsen och till de norska hamnarna är betydligt kortare afstånd än hvad det är till hamnarna på svenska västkusten. Detta visas redan af den omständigheten, att den station, som heter Ämot, å tvärbanan från Karlstad till Kongsvinger och vidare till Kristiania, vid hvilken station den nu föreslagna banan, enligt ett af förslagen, skulle skära nämnda tvärbana, ligger mer än 50 kilometer närmare Kristiania hamn än någon af de hamnar å vår västkust, som kunna tänkas såsom slutpunkt för nu ifrågasvarande längdbana. Och därvid är att lägga märke till, att Ämot

ligger på svenska sidan omkring tjugu kilometer från gränsen. Ju mer man närmar sig riksgränsen, ju mer närmar man sig också de norska utfartshamnarna. Den omständigheten, att man väl bör se till, att man har något trafikområde mellan banan och riksgränsen samt att man från strategisk synpunkt icke ställer så till, att det blir för svårt i brydsamma tider att behålla den fördel, som man skulle hafva däruti att med någorlunda säkerhet kunna transportera trupper och krigsmateriel på banan, tror jag gör, att de föreslagna *västligaste* linjerna, nämligen dels den linje, som går väster om sjön Lelången, och dels den linje, som går öster om denna sjö men går närmast gränsen utaf de alternativa linjerna, som äro tänkta emellan sjöarna Lelången och Västra Silbo, måste slutligen öfvergifvas, om än man nu vill hålla på, att de skola undersökas. Men hvad tjänar det till att lägga ned tid och uppoffra penningar på undersökningar af sådana linjer, om hvilka man på förhand tydligen kan förstå, att de i alla fall icke kunna komma att blifva definitivt antagna?

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet yttrade, att det vore mycket beklagligt, om Kungl. Maj:t skulle förhindras att undersöka några af de västligaste linjerna, hvilket otvifvelaktigt skulle inträffa, om statsutskottets motivering finge kvarstå. Jag har här redan antydtt, hvad min mening är om huru statsutskottets motivering rätteligen skall tolkas. Statsutskottets motivering pekar alldeles icke på den s. k. Glafvalinjen, utan Kungl. Maj:t har enligt utskottets förslag full frihet att undersöka äfven västligare liggande linjer. Statsutskottets förslag lägger vidare intet hinder i vägen för att gå med en linje intill sjön Lelången, men öster om denna sjö eller ungefär i den riktning som det andra af de alternativa förslag, som här föreligga, afser, nämligen till Silbodalen och i närheten af Karlunda. Min tro är den, att när denna banas sträckning en gång skall definitivt beslutas, den icke kommer att förläggas västligare än nu nämnda linje. Man måste nämligen se till, att banan får något trafikområde inom vårt eget land, och man måste därjämte se till, att den icke blir alltför mycket blottställd för en fiende, om och när den kommer att användas för rikets försvar.

En ärad talare har väddat till kammarens rättskänsla och frågat: Vore det förenligt med rättvisa och billighet att förbjuda en undersökning äfven af de här föreslagna västligaste linjerna? Med anledning däraf ber jag att få tillägga några ord till hvad jag i det hänseendet redan har yttrat. När dessa tvenne västligaste linjer ligga så ofantligt nära riksgränsen, så kan det väl ändå icke komma i fråga, att banan skall blifva byggd i någon af dessa sträckningar. Men hvarför skall man då undersöka sådana linjer? Hvad beträffar den frågan, om det är farligt eller icke farligt att gå nära rikets gräns med en bana, som man möjligen kan komma att använda för militära ändamål, så kan jag icke bestämma, huru nära gränsen en sådan bana kan få gå, men så mycket tillåter jag mig att uttala, att ju närmare gränsen

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.

(Forts.)

banan ligger, desto farligare är det ur militär synpunkt sedt. Och äfven om de tvenne västligaste linjerna, nämligen linjen väster om sjön Lelången och linjen öster om samma sjö, icke skulle komma i fråga, så skulle i alla fall banan komma att gå så nära gränsen, att den skulle snudda vid och på trenne ställen till och med gå in på den neutrala zonen. Kan en sådan sträckning af banan anses vara för långt från riksgränsen? Den neutrala zonen har på svenska sidan om gränsen en bredd af 15 km. till något mer än 20 km.

Jag tror, att statsutskottet har haft goda skäl för sitt uttalande angående banans sträckning, och jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Schotte: Herr talman! Jag skall endast tillåta mig att framställa några få anmärkningar med anledning af hvad herr vice talmannen nu yttrat.

Jag får verkligen säga, att jag icke kan fatta meningen med statsutskottets utlåtande, om den tolkningen däraf skulle vara den riktiga, att undersökningen af en västlig linje, fallande inom den neutrala zonens område, må äga rum, blott man ej undersöker en linje, som går alltför långt åt väster. Valet af linje beror icke blott på, huru förhållandena te sig på kartan och huru många kilometer det är från gränsen fram till järnvägslinjen, utan det beror ofantligt mycket mer på de lokala förhållandena inom trafikområdet, i hvilken riktning sjöarna och flottlederna gå och huru de olika skogsområdena skola kunna få största möjliga gagn af järnvägslinjen genom densammas närhet. Detta kan man emellertid icke mäta ut med en passare på kartan, utan det måste utrönas på ett helt annat sätt.

Jag har fattat statsutskottets mening så, att en järnväg inom den neutrala zonen, som skall vara fullständigt fridlyst, därför utgör en fara ur militär synpunkt, och att således icke någon linje, som berör denna neutrala zon, bör få undersökas.

Herr vice talmannen säger emellertid, att statsutskottet allenast afsett att från undersökning undantaga de längst åt väster förut okulärt undersökta linjerna. Det är visst möjligt, att dessa linjer icke slutligen kunna komma i beaktande, det må nu vara af militära eller ekonomiska skäl, men det kommer undersökningen att utvisa, sedan alla de faktorer, som här inverka, blifvit klargjorda. Det torde vara svårt att finna den lämpligaste sträckningen för en järnvägslinje i dessa trakter, och därför tror jag, att man bör vara mycket försiktig och icke på förhand utesluta någon af de sträckningar, som här möjligen kunna tänkas komma i fråga. Det är t. ex. enligt min mening af vikt, att järnvägen kommer i beröring med de stora sjöar, som finnas i Nordmarks härad, och med de flottleder, som utmynna i dem, samt med de stora trafikområden, som finnas ofvanför sjöarna, dessa må nu ligga i Sverige eller i Norge. Naturligtvis kan man icke beräkna, att den rent norska trafiken skall komma att i denna trakt gå öfver inlandsbanan, om den där kommer att byggas, men det finnes

många svenska bolag och svenska intressen i de norska skogarna, för hvilka flottlederna och utfartsvägarna ned till den västligaste sträckningen af den här ifrågasatta järnvägen äro de mest naturliga.

Jag tror således, att man kommer in i ohållbara förhållanden, om Riksdagen skulle, hvad sträckningarna i västra Värmland beträffar, säga, att *den* linjen får man undersöka och *den* linjen och *den* linjen, men icke *den* eller *den*. Det är just genom att låta undersökningarna blifva så omfattande som möjligt, som man skall kunna få fram en linje, som har utsikt att i så stor utsträckning som möjligt kunna tillfredsställa alla eller de flesta anspråk. Om emellertid den del af statsutskottets motivering, som berör den neutrala zonen, kommer att kvarstå, måste Kungl. Maj:t, synes det mig, fatta motiveringen så, att någon järnvägslinje inom den neutrala zonen icke bör ifrågakomma till undersökning.

Ang. under-
sökningar rör-
ande den s. k.
inlandsbanan.
(Forts.)

Herr Elowson: Herr talman! Här har med en viss styrka framhållits, att en järnväg genom de västligaste gränstrakterna i Värmland är för dessa trakters befolkning ett lifsintresse. Ingen ibland eder, mina herrar, lär vara mera lifligt öfvertygad därom än jag. Det har här äfven framhållits, att från ett af häradena vid riksgränsen har kommit en deputation, som till regeringen framlämnat en petition. Jag känner mycket väl till ortsbefolkningens intressen, och jag har haft tillfälle att läsa denna petition, då den nämligen blifvit publicerad. Jag ser af petitionen, att befolkningen är lifligt besjälad af önskan att få en järnväg genom sina trakter. Det framhålles, att man behöfver en utfartsväg för ladugårdsalster och särskildt för skogsprodukter af alla slag och att man vill, att möjlighet skall beredas för anskaffning af kalk och andra artificiella gödningsämnen m. m. Man har anslagit den fosterländska strängen, och den anser jag här hafva både en ganska stor betydelse och ett fullkomligt berättigande, men, mina herrar, såvidt jag känner till, och såvidt af petitionen framgår och man af den kan sluta sig till angående ortsbefolkningens önskningsar, så finnes icke någon speciellt framträdande önskan hos denna befolkning att få just en sådan järnväg, som sätter den i omedelbar förbindelse med det nordligaste Sverige. En sak är att få en järnväg, och en annan sak att få en till Norrbotten gående inlandsbana dragen genom dessa trakter.

Det är onekligt, att tilldragelserna förlidet år hafva åstadkommit en väsentlig omgestaltning af förhållandena på den skandinaviska halfön. Denna omgestaltning har också inverkat på frågan om en inlandsbana. Nämnda bana har blifvit kallad för inlandsbana utaf folkmeningen, och jag tror, att folkmeningen har rätt i det afseendet. Folkmeningen anser nämligen, att det skulle vara en bana, som går inne i landet, och icke en gränsbana. Jag tror, att man måste taga hänsyn till detta och gifva banan en sträckning, så att den blir en verklig inlandsbana.

Om man närmare undersöker önskningarna hos befolkningen i gränstrakterna, finner man — såsom jag redan antydt — att de

*Ang. under-
sökningar rör-
ande den s. k.
inlandsbanan.*

(Forts.)

vilja komma i järnvägsförbindelse med rikets öfriga banor. Detta är hufvudsaken för dem, men icke att få förbindelse med Norrbotten. Hvad de behöfva är en utfartsväg för sina produkter, särskildt skogsprodukter. I hvad form dessa än gå ut, såsom trämassa, kol eller annat, kan man dock icke tänka sig, att den naturligaste vägen för dem skulle vara att gå upp till Norrbotten. Nej, kolen ha en mycket närmare väg, nämligen till Värmlands bergslag. Trämassa och andra förädlade eller icke förädlade trävaror söka sig öfver hafvet. Därför är det för dessa gränstrakter af ett mycket stort intresse att komma i järnvägsförbindelse med Västerhafvet, med Göteborg och med Stockholm o. s. v., men af en förbindelse med Norrbotten förefinnes icke något ådagalagdt behof.

Jag har utgått från denna tanke, och jag har därför i en motion, som jag afgifvit, hemställt om undersökning af grenbanor, som skulle gå genom de intill riksgränsen belägna orterna, nämligen en söder om den nordvästra stambanan och en norr om densamma. I den händelse, att statsmakterna ville gå med på ett sådant förslag, skulle dessa trakter få sina intressen mycket bättre tillgodosedda, än hvad som är möjligt för dem genom den stora stamlinjen. Det skulle alltså blifva en inlandsbana med bibanor eller grenbanor åt olika håll. Det har redan påpekats af en föregående talare, att om banan lägges för nära gränsen, så kan densamma icke gärna väster ifrån draga till sig någon afsevärd trafik. Därför synes det mig, att det vore lämpligare att låta banan gå längre in uti landet och till densamma anordna grenbanor västerifrån — då skulle den göra mera skäl för namnet inlandsbanan.

Här ha äfven berörts de militära förhållandena och frågan om järnvägsbyggande inom den neutrala zonen. För att taga den senare frågan först, så får jag säga, att jag för min del icke hyser några betänkligheter att bygga en järnväg, en grenbana eller bibana, inom den neutrala zonen, om så skulle påfordras. Men, mina herrar, det är en väsentlig skillnad att där bygga en mindre bana, afsedd för merkantila intressen, och att bygga en stamlinje, som är afsedd för strategiska ändamål.

Man kan icke vara alldeles okunnig om de militära önskemålen i detta fall. Det har för åtskilliga år sedan från sakkunnigt håll här i kammaren framhållits, att en bana, på hvilken trupper skola framforslas, kan icke vara i säkerhet för fientliga sprängningsförsök, om den ligger så nära en gräns eller kust, att en fientlig truppstyrka kan nå banan i en enda sträckmarsch utan rast eller hvila. Banan måste ligga så långt bort, att truppen icke kan nå den utan att först stanna åtminstone en gång för att hålla rast och intaga föda. Således kunna sprängningsförsök mycket lätt göras mot en bana, som ligger alltför nära gränsen.

Det har sagts, att invånarna i de trakter af Värmland och Dalsland, som ligga nära Norge, gjort sammanskott för att undersöka den lämpligaste sträckningen för en järnväg. Det nämndes

till och med ett belopp om 11,000 kronor. Ja, mina herrar, gränsboarna hafva intresse af att få en järnväg, men den gången var det fråga om en lokal järnväg från Malung till Strömstad. Nu är det fråga om en riksbana, frågan har vuxit ut och blifvit stor och rör sig icke längre om ett lokalt intresse utan uppbäres af en hög nationell idé, och då får man på annat sätt sörja för att lokalintressena blifva ändamålsenligt tillgodosedda. Enligt min mening böra förvisso icke de, som bo i gränstrakterna, bli utan järnväg.

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.

(Forts.)

Jag hyser den åsikten, att de ändrade politiska förhållanden, som inträffat på skandinaviska halfön, föra med sig, att en stamlinje, som är afsedd att sammanbinda de nordligaste delarna af landet med de mellersta och med Västerhafvet, icke bör gå alltför nära rikets västra gräns. Detta är ett fosterländskt och riksviktigt intresse, men det är också i följd häraf ett riksintresse, att gränsbefolkningen icke härigenom blifver lidande, ty gränsboarna hafva enligt min åsikt berättigade anspråk på att genom statens mellankomst och på dess bekostnad få för dem lämpliga grenbanor eller bibanor till stambanan. Därigenom blifva gränsorterna mycket bättre tillgodosedda än genom en direkt genomlöpande stamlinje. Ja, mina herrar, jag fasthåller denna idé, som är af stor nationell betydelse, nämligen att ifrågavarande bana skall vara en *inlandsbana*. Jag har därmed haft ett annat mål, en annan tanke, som äger sitt berättigande i sig själf, eller att denna inlandsbana bör sättas i direkt och omedelbart samband med vårt inlandshaf. Jag har velat få denna fråga under ompröfning, och jag skulle önska, att Kungl. Maj:t, innan något närmare beslut fattas om inlandsbanans sträckning, infordrade yttrande af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, buruvida icke det vore lämpligt, att inlandsbanan finge direkt anslutning till vår största insjö, Vänern.

Herrarna kunna å kartan se, att provinsen Värmland i sin södra del är 160 kilometer bred, räknadt från gränsen mot Norge till Närke's gräns. Det synes mig fördenskuil mindre lämpligt att lägga stambanan just vid norska gränsen. Om man drar den någorlunda midt i Värmland, så kan man anlägga bibanor till densamma både från öster och väster. Då blir banan till betydligt större gagn för landet, än om den lägges alltför nära gränsen, ty man kan näppeligen i senare fallet beräkna någon trafikinkomst från västra sidan och naturligtvis icke från de trakter öster om järnvägen, som ligga längre bort från den.

Statsutskottet har, såsom mig synes, gifvit Kungl. Maj:t tillräckligt fria händer. Statsutskottet framhåller de uppslag, som gjorts såväl i Kungl. Maj:ts proposition som i de särskilda motionerna, och ger Kungl. Maj:t fullmakt att undersöka värdet af alla dessa uppslag. Finner Kungl. Maj:t, att något af dessa uppslag är värdt beaktande, kan Kungl. Maj:t handla i öfverensstämmelse därmed. Det är af dessa uppslag två, som jag vill upprepa, nämligen dels det berättigade intresse, som de till västra

Ang. under-
sökningar rö-
rande den s. k.
inlandsbanan.
(Forts.)

riksgränsen närliggande häradena hafva att få bibanor till den föreslagna stambanan, och dels den stora tanken, om icke Vänern bör göras till en länk i den kommunikationsled, som kallas inlandsbanan. Jag tror icke, att vi kunna stå till svars med att bekosta ifrågavarande stora bana utan att först göra närmare undersökningar angående båda dessa uppslag.

Jag har, herr talman, för min del icke något särskildt yrkande att göra, men jag är likvisst öfvertygad därom, att statsutskottets utlåtande är tillfredsställande.

Herr Ödman: Herr talman! Man har här redan talat så mycket i frågan, att det knappast finnes något nytt att komma med. Det ser verkligen ut, som om för en del talare frågan framstått såsom om det gällde att besluta byggandet af banan redan nu. Men här gäller det endast undersökning om banans sträckning, och kostnaderna bli icke större, äfven om undersökningen göres mera omfattande. Jag vill nämna, att jag kommer att ansluta mig till herr Janssons i Krakerud yrkande, som går ut på, att det måtte lämnas fria händer åt Kungl. Maj:t att i frågan handla på sätt, som anses bäst. Jag har stöd därutinnan i statsutskottets eget utlåtande, där utskottet yttrar bland annat följande:

»Hvad angår de inom Riksdagen väckta förslagen om verkställande af undersökning beträffande vissa särskilda bansträckningar eller andra inlandsbanan rörande förhållanden, så kan utskottet icke äga den sakkännedom, som erfordras för att bedöma, huruvida och i hvad mån dessa förslag äro förtjänta af beaktande; och anser sig utskottet i följd häraf ej heller böra tillstyrka, att något af dem vinner Riksdagens anslutning. Uppenbarligen är Kungl. Maj:t bäst i tillfälle att pröfva värdet af de uppslag, som i berörda hänseende kunna göras; och synes det utskottet därför vara lämpligt, att ifrågavarande anslag varder så tillmätt, att medel finnas för Kungl. Maj:t tillgängliga att användas för verkställande af sådana förändrade eller utvidgade undersökningar, som Kungl. Maj:t i anledning af gjorda framställningar eller eljest kan finna skäl besluta.»

Motiveringen innehåller ju tillräckliga och bättre skäl för herr Janssons i Krakerud förslag i fråga om järnvägens sträckning än för utskottets eget. Utskottet har nyss förut sagt, att utskottet icke kan tillstyrka den västligaste linjen. Det är, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet sade, icke godt att leta sig till, hvad som menas med den västligaste linjen, ty många fatta detta så, som om det gäller alla västliga linjer, och att således endast den s. k. Glafvalinjen skulle återstå. Nu har visserligen herr vice talmannen yttrat, att utskottets utlåtande får icke fattas så, utan att utskottet har lämnat Kungl. Maj:t fria händer utom i undersökningen af de allra västligaste alternativen. För mig, som bor i ett gränslän, är det af särskildt stor vikt, att gränstrakterna icke på nytt blifva eröfrade af vårt f. d. brödrafolk, hvilket kommer att ske, om järnvägen drages för långt från gränsen.

Den norra delen af Bohuslän är snart sagdt återeröfrad till Norge, ty normännen hafva köpt en stor del granitberg af dem, som kunna bearbetas, och de allra flesta landningsplatser. När svensken sedan kommer och vill bryta sten ur sina berg och nedköra den till strandplats, säger normannen, som köpt strandplatserna, där den huggna stenen skall inlastas: det här är min plats, hit kommer ingen annan. Det har gått så långt, att Kungl. Maj:ts befallningshafvande måst exproprierat mark för landsvägar och landningsplatser, så att svenskarna själfva skola komma fram i eget land. Det kan hända, att herrarna, som bo längre bort från gränsen, icke se saken på detta sätt och tycka, att det icke är så farligt. Men vi få komma ihåg, att vi för att bevara vårt land och våra landsmän i gränstrakterna måste hafva kommunikationer till och inom eget land. Såsom skäl för sin åsikt har utskottet framhållit, att de västligaste af de föreslagna linjerna äro dragna helt nära utmed eller till och med intränga i den enligt 1905 års öfverenskommelse med Norge bestämda neutrala zonen. Jag tycker icke, att detta är något skäl, ty det är väl icke meningen med den neutrala zonen, att de trakter, som ligga inom denna, skola uppoffras och de människor, som bo där, icke skola hafva någon förbindelse med sitt fädernesland. Nej, den neutrala zonen har tillkommit af militära skäl. Jag skulle för min del önska, att den neutrala zonen räckte utefter hela gränsen, ty en järnväg, som är dragen innanför denna zon, ligger på den mest skyddade plats man gärna kan tänka sig. En föregående talare har visserligen sagt, att man skall akta sig för att draga järnvägen alltför nära gränsen, ty då kan en fiende lätt komma och förstöra broarna. Ja, mina herrar, men hvar är gränsen för det område, inom hvilket järnvägen på detta sätt löper fara? Är det 3 eller 4 mil? Under det japanska kriget förstörde japanerna broarna vid järnvägarna långt in i Mandshuriet, fastän japanerna bo ute på öarna, hundratals mil därifrån. Det beror nog på, hvilken som segrat och hvilka som lidit nederlag. Det må ur försvarssynpunkt förhålla sig hur som helst, en längdbana utmed gränsen får icke gå för långt ifrån densamma. Den skall i första hand tjäna de ekonomiska intressena, ty lämna vi dessa trakter i händerna på våra grannar, så blifva de snart eröfrade af dem, och med de ekonomiska intressena följa de kulturella och med dessa åter de politiska. Vi hafva en mycket svensksinnad gränsbefolkning, hvilket bäst framgick af dess hållning under förra årets brytning med Norge; det skulle vara ett dåligt tack af fosterlandet till denna, om vi nu, när undersökningarna af banan skola begynna, säga, att de icke få omfatta trakterna i närheten af gränsen, och att folket där får taga sig fram bäst det vill utan järnväg.

Vi stå framför en annan fråga, nämligen uppställandet af en tullgräns mot Norge. Hittilldags har på båda sidor om gränsen drivits den s. k. gränshandeln, som naturligtvis icke längre kan få fortgå, sedan unionen brutits. Men det är ganska svårt att uppdraga en tullgräns genom obygderna utmed norska gränsen, förrän man sørjt för kommunikationer, så att folket kan furneras

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

Ang. under-
sökningar rör-
ande den s. k.
inlandsbanan.
(Forts.)

med lifsmedel. Det är en mycket allvarlig sak, och det är på den grund jag flera gånger uttalat mina betänkligheter mot upphörande af gränshandeln, tills vi hunnit sörja för bättre kommunikationer utmed gränsen. Vi ha svårt för att afskära dem från förbindelse med Norge, så länge vi icke hafva kommunikationer, hvarigenom vi kunna förse dem med födoämnen från Sverige.

Det skulle kunna talas ännu mycket mer om denna järnväg, men jag vill nu sluta mitt anförande med att på grund af det anförda hemställa om bifall till herr Janssons i Krakerud yrkande.

Herr Neiglick: Då jag vid början af denna debatt ämnade anhålla om ordet, var det icke för att plädara för den af herr Olsson i Heden och mig väckta motion, utan jag ämnade äfven i min mån söka bekämpa utskottets försök att förhindra en undersökning af en järnvägssträckning inom de västra gränsorterna. Jag finner emellertid nu, att i denna fråga så mycket blifvit sagdt, att för den, som icke vill upprepa redan framhållna skäl, föga torde vara att tillägga. Jag tror icke heller, att detta skall vara nödvändigt, då enligt mitt förmenande genom hvad som yttrats från statsrådsbanken och andra håll redan blifvit visadt, huru orimligt det skulle vara att, på samma gång vi beviljade hela det af Kungl. Maj:t begärda undersökningsanslaget, förbjuda en undersökning af en speciell sträckning, som ingalunda står i strid med 1904 års Riksdags beslut.

Beträffande själfva hufvudfrågan skall jag inskränka mig att i allt väsentligt instämma i det yrkande, som herr Jansson i Krakerud afgifvit. Jag skall icke heller yrka särskildt bifall till den af herr Olsson i Heden och mig väckta motion om beviljande af anslag för undersökning af hamnförhållandena i de bohuslänska städerna Strömstad, Lysekil och Uddevalla, helst jag vill tro, att, om en inlandsbana med slutpunkt i Bohuslän kommer till stånd, Kungl. Maj:t, utan afseende på de förhållanden, som redan förevarit, icke skall underlåta att tillse, att en verklig utredning angående hamnförhållandena i dessa städer åvägabringas, men jag kan icke underlåta att, särskildt med tanke på denna utredning, säga ett ord till eller om järnvägsstyrelsen.

Det är för de intresserade parterna ganska underligt att se, huru vinden har växlat inom järnvägsstyrelsen i denna fråga. I juni månad 1904 intog järnvägsstyrelsen samma ståndpunkt som år 1903 och framhöll uti skrifvelse till Kungl. Maj:t nödvändigheten af en grundlig utredning af hamnförhållandena i dessa städer, och Kungl. Maj:t fastställde i anslutning till denna framställning plan för undersökningars verkställande år 1905. Man skulle vid sådant förhållande kunnat vänta, att järnvägsstyrelsen lojalt skulle ställt sig detta till efterrättelse och påbörjat arbetena, men det blåste nu en annan vind, man skulle vilja tro från väster till öster, och i maj 1905 begärde järnvägsstyrelsen och erhöll Kungl. Maj:ts tillstånd att endast verkställa förberedande undersökningar, och efter utförandet af dessa s. k. undersökningar fastslog järnvägs-

styrelsen, att icke någon af de bohuslänska städerna var lämplig såsom slutpunkt för inlandsbanan. Jag vill nu naturligen icke ingå på någon pröfning af lämpligheten eller olämpligheten af dessa städer såsom slutpunkt för inlandsbanan; jag skall icke heller inlåta mig på någon kritik öfver järnvägsstyrelsens utlåtande, huru tacksamt det än skulle vara. Det blir måhända tillfälle att göra det inför ett annat forum, men jag vill opponera mig mot det alltför lättvindiga sätt, hvarpå denna s. k. undersökning ägt rum. I de städer, där denna undersökning skulle hafva anställts, har man haft föga eller ingen aning om att någon sådan förekommit. Icke någon af de särskilda förtroendemän, som länsstyrelsen utsett för att gå undersökningskommissionen till handa, har besvärats med någon förfrågan; icke någon hamnmyndighet eller någon annan person har varit tillspord. Det enda, som förekommit, efter hvad jag hört, är, att en ung man från Vattenbyrån uppehållit sig en timme i Uddevalla hamn och där samtalat med någon skeppare. Man skulle dock hafva rättighet att fordra, att i en utredning, låt vara endast förberedande men på hvilken järnvägsstyrelsen dock stödt ett så bestämdt uttalande, inlagts mera allvar och litet mera arbete. Allt synes mig tyda därhän, att järnvägsstyrelsen icke vill vara hvad den i denna sak borde vara, nämligen en blott och bart granskande och allsidigt utredande myndighet, utan att den eftersträfvat att blifva en ledande myndighet, som, måhända med förutfattad mening, riktar in arbetet på ett slutmål, som den önskar och finner lämpligast. Men detta är betänkligt, ty genom ett sådant tillvägagångssätt undanryckes Riksdagen den allsidiga pröfningsrätt, som Riksdagen vill och bör hafva.

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.

(Forts.)

Statsutskottet synes nu vilja gå i samma fotspår. Järnvägsstyrelsen borteliminerar genom en s. k. undersökning de bohuslänska städernas möjlighet såsom slutpunkt af inlandsbanan; statsutskottet borteliminerar genom ett förbud för undersökning de västra gränsorterna. De andra möjligheterna, som kunna kvarstå, blifva väl ock på ett behändigt sätt undanröjda, och sedan har Riksdagen, då saken en gång skall slutligen afgöras — i saknad af utredning och grundlig undersökning — endast ett spår att gå in på.

Jag hyser emellertid den tro, att Riksdagen icke skall snafva på detta — låt vara oafsiktligt — af utskottet behändigt utlagda krokben utan tillse, att den får full och allsidig pröfningsmöjlighet, när frågan kommer till slutligt afgörande, och därför anhåller jag att få yrka bifall till det af herr Jansson i Krakerud framställda yrkandet.

Med herr Neiglick förenade sig herr Olsson i Heden.

Herr Kjellén: Herr talman! Denna fråga, som nu föreligger till afgörande, har genomgått tre instanser, innan den i dag kom-

Ang. under-
sökningar rör-
ande den s. k.
inlandsb anan.

(Forts.)

mit på kammarens bord: järnvägsstyrelsen, regeringen och statsutskottet.

Järnvägsstyrelsen har sett saken tekniskt och ekonomiskt, så att säga speciellt och privat-ekonomiskt. Den har granskat företagets bärighet »i konkurrensen med flottleder» och annan trafik, hvilket naturligen ankommer på en sådan myndighet, och hvilket måste undersökas, då det gifvetvis vid denna utredning också är af betydelse att lära känna företagets ekonomiska bärighet i och för sig.

Regeringen har icke stannat vid dessa synpunkter. Det finns i departementschefens motivering några ord, som jag skall tillåta mig att uppläsa: »Det förslag, som järnvägsstyrelsen härutinnan torde komma att framlägga, lärer väl hufvudsakligen bestämmas af utredningen rörande banans ekonomiska bärkraft, men det kan väl tänkas, att andra synpunkter än de uteslutande ekonomiska böra, när banans byggande ifrågasättes, komma i beaktande, och att därför påkallas en annan linje än den ursprungligen undersökta. I detta afseende vill jag särskildt framhålla, att sträfvan det att binda de ekonomiska intressenas i allmänhet tyngdpunkt i de västra gränstrakterna inom Sveriges landamären till äfven tyrs kan betinga en annan sträckning än den, hvarå banans ekonomiska bärkraft, betraktad endast ur mera närliggande synpunkter, kan tyckas gifva anvisning.»

Det synes mig i dessa ord ligga en helt annan nationell och statsmannamässig klang, än vi äro bortskämda med i dylika frågor, och jag känner ett behof att därför till vederbörande statsråd uttrycka en känsla af tacksamhet.

Statsutskottet har emellertid reagerat just på denna punkt. Det anser, att »under nuvarande förhållanden» det icke kan vara lämpligt att i öfverensstämmelse med dessa departementschefens tankar göra en undersökning långt i väster, och det finner, att »särskildt de ändrade politiska förhållandena på halfön afgjort tala» mot ett sådant tillvägagående. Vänder man då bladet i utskottets betänkande, finner man, att, då det blir tal om särskilda bansträckningar, utskottet icke anser sig »äga den sakkännedom, som erfordras» för att bedöma, huruvida och i hvad mån de framställda förslagen äro förtjänta af beaktande, ty »uppenbarligen är Kungl. Maj:t bäst i tillfälle» att pröfva värdet af de uppslag, som i sådant afseende kunna göras.

Jag kan icke underlåta att fästa uppmärksamheten därpå, att utskottet således, när det gäller en ekonomisk och inrikespolitisk fråga, känner sig inkompetent och vädjar till Kungl. Maj:t, men att det icke känner någon tvekan men däremot en afgjord misstro till Kungl. Maj:t, när det gäller de politiska förhållandena på halfön. Jag hoppas, att det icke måtte illa upptagas, om jag säger, att vi hafva det fullaste förtroende för statsutskottet i de ämnen, som tillkomma detsamma att bedöma, men vi måste dock anse, att Kungl. Maj:t är den större auktoriteten just i afseende på de politiska förhållandena på halfön.

Denna vår ståndpunkt blir också förstärkt, om vi söka tänka oss in i sakens realitet. Jag skall tillåta mig — i synnerhet som under debatten därom gjorts reflexioner, som jag icke i allo kan gilla — att till kammarens protokoll fästa några förberedande ord om själfva inlandsbanetanken.

Jag vill då säga, att denna tanke för mig, och jag förmodar för många, står såsom kanske den största politiska tanken i nuvarande tid i vårt land. Till och med sådana frågor som rösträttsfrågan och malm tullfrågan träda på sätt och vis i skuggan för den. Den förra har endast till betydelse att nationellt samla folket, så att det kan blifva skickadt till samarbete. Äfven den senare har ett indirekt och negativt innehåll, det gäller att så hushålla med våra främsta tillgångar, att vi, när vi blifvit färdiga, hafva något att arbeta *med* och *för*. Men inlandsbanan är själf den första stora positiva uppgiften för det nationella samarbetet.

Jag skall nu i korthet förklara hvad vi vänta af ett sådant uppslag, och jag tror mig äga motiv därtill, då man icke kan bedöma en del af frågan för sig utan i sammanhang med idén.

Det är ju så, att ett stort och glest befolkadt land kämpar med en viss svårighet att sammanhålla de olika landsdelarna, så att de icke för mycket skilja sig från hvarandra under makten af en viss naturlig centrifugalkraft. Botemedlet däremot är samfärdsmedlen. Vi hafva i öster och söder våra kusthaf såsom de yppersta samfärdsmedel, men vår västra gräns är icke på något sätt naturligt skyddad; där förefinnes behof af något samfärdsmedel, som utjämnar svårigheterna och bryter centrifugalkraften, så att de olika gränsbefolkningarna känna sitt sammanhang såsom svenskar. I detta afseende synes inlandsbanan hafva en stor, *allmänt nationell* betydelse. Hon är det saknade ledet i ett samfärdselsystem, som skall konsolidera Sverige till ett verkligt och lefvande helt. Hon blir, i och med det att hon låter de olika gränsbefolkningarna komma hvarandra närmare och lära bättre känna hvarandra, en form och ett medel för den nationella samlingen i Sverige.

Sedan kommer dess rent *nationalekonomiska* betydelse. Det har redan många gånger talats om, hurusom det är fråga om att draga en järnvägslinje genom trakter, som äro ytterst fattiga på kommunikationer men rika på kapital, ett kapital som nu gifvetvis måste anses såsom ett dött kapital. Detta stora döda rum i vårt stora land har hittills varit föga mera än en politisk barlast, som tyngt på oss i stället för att tjäna oss som ett inre kolonisationsområde. Nu har en tid kommit med en ny teknik, som förmår upplifva döda rum och befrukta öde vidder. Här framstår nu åter inlandsbanan som det första och förnämsta medlet. Vi vänta af henne det positivt goda, att stora ekonomiska möjligheter äntligen skola upptagas i vårt land, att rika naturliga tillgångar skola utvecklas, så att det blir möjlighet till nya svenska hem i massor. Sålunda skall banan i sin mån råda bot på emigrationen och neutralisera Amerikas dragningskraft på

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

Ang. under-
sökningar rör-
ande den s. k.
inlandsbanan.

(Forts.)

svenska män och kvinnor. Vi vilja med inlandsbanan i viss mån *parera Amerika*.

Nu har emellertid en järnväg betydelse icke blott för de lokala intressena, som samlas upp utmed dess linje, utan också för transitotrafiken mellan dess ändpunkter. I detta fall har inlandsbanan kanske ännu större betydelse. Man vet, huru stor vikt de engelska statsmännen fästa vid sin Kap—Kairo-linje, som förbinder det engelska Egypten med det engelska Sydafrika. Vi spela på en mindre scen, vi kunna icke visa någon Kap—Kairo-linje eller Kairo—Kalkutta-linje; men, mina herrar, äfven programmet *Kattegat till Kiruna* är väl värdt att offra mycket för. Det påminner om den tid för omkring 300 år sedan, då Karl IX med sin vid-synta blick grundlade det gamla Göteborg och därvid i stadsprivilegierna tillförsäkrade stadsinvånarna att segla och fiska på Finnmarkens hamnar, efter hvilka han då sträckte sina händer. Här är nu också fråga om en förbindelse mellan söder och nord, och vi se redan, hvad som skall »fiskas» på den. Vi se en cirkulation mellan trä och järn, vi se en rinnande ström från malmbergen till masugnarna och från masugnarna till exporthamnarna, och denna syn fyller oss med några af de största och ljusaste förhoppningar, som hägra för svenska män i våra dagar.

Kommer så härtill banans *strategiska* betydelse, som är alltför väl känd, så torde det vara ådagalagdt, hvad vi vänta af denna bana och hvilka stora intressen den tjänar.

Jag har här talat om banan såsom ett helt; och jag menar, att dessa nationella, nationalekonomiska och strategiska synpunkter äro tillräckliga för att motivera banan såsom en hel idé, fränsedt skillnaden mellan norr och söder. Men naturligtvis tillkommer sedan skillnaden mellan norr och söder, som gör, att vissa intressen fästa sig starkare vid den ena delen och vissa vid den andra. Detta beror främst på olikheterna i skilda delar af den gräns, utmed hvilken banan är afsedd att dragas.

Det förhåller sig så, att i de norra delarna bildar Kölen en naturlig gräns mellan Sverige och Norge. En järnväg, som drages utmed en sådan gräns, kan icke beröra någon ömtålig gränstrafik, ty det är tyst och öde uppe på fjällen. Banan kan således där icke hafva något utrikes-politiskt syfte. Den tjänar i främsta rummet de nationalekonomiska och strategiska intressena och sträcker icke sin betydelse därutöfver. Men denna dess betydelse är visserligen alldeles särskildt stor i dessa trakter, som äro så fattiga och på samma gång så utvecklingsbara.

I söder ligga förhållandena delvis annorlunda. Äfven där finnas visserligen stora ekonomiska möjligheter att utveckla, stora lokala intressen att tillvarataga; och tydligen måste ju banan suga upp så många sådana som möjligt utefter linjen. Men så kommer den andra synpunkten. Vid Rute-fjället i Härjedalen, brukar man säga, upphör gränsen att vara naturlig och blir sedan så småningom så onaturlig, att vattendragen gå härs och tvärs öfver den. Det är bekant, att till och med från den stora Glommen

afledes vid högt vattenstånd en del af vattenmassan till den svenska sidan. Här finnes således knappast spår till yttre hinder för samfärdseln. Här hafva folken kunnat blanda sig med hvarandra.

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

Och då har det gått, såsom det alltid går: det starkaste och företagsammaste folket tränger fram på bekostnad af det andra. Den ena skogen, den ena gården, det ena bruket efter det andra har vandrat öfver i norska händer. Naturligtvis finnes det också svenska egendomar på den norska sidan, men de lära vara försvinnande små i förhållande till de norska inteckningarna i vårt land. Det skulle vara af stort intresse att få detta förhållande siffermässigt utredd, och jag hoppas, att regeringen har sin uppmärksamhet riktad på denna sak i sammanhang med de förslag om ändring i hithörande lagar och författningar, hvarpå vi vänta. Så mycket kan jag meddela, att efter landshöfdingeämbetets berättelse för år 1900 fanns det då i de fyra värmäländska gränshäraden norsk egendom för nära tre och en half millioner kronors värde, och efter sakkunnigt utlåtande från denna bygd lära dessa egendomar vara så lågt taxerade, att man tryggt kan säga, att egendom för åtta miljoner kronor är i norska händer. På samma sätt är det i Bohuslän, i Dalsland och i Dalarna. Det är således en hel serie af gränsbygder, som blifvit mer eller mindre ett ekonomiskt bihang till Norge, ett norskt uppland. Vi kunna därför här tala, om icke om förlorade gränsprovinser, så dock om förlorade gränsbygder.

Men detta har icke berott blott på den naturliga utvecklingen till den starkares förmån i friktionen. Politiken har också hjälpt till. I stor skala har därtill medverkat det »tillmötesgående» från norsk sida, hvarom herr departementschefen talade i sitt anförande. Men också vår svenska politik har bidragit i stor skala. Om herrarna tänka på saken, så finnes det, att vår järnbanepolitik i gränstrakterna under unionen gått *latitudinärt*, i väster och öster. Detta betyder i själfva verket *från Sverige till Norge*; ty Norge har den dragningskraft på trafiken, som Sverige icke har, genom att ligga längre åt väster, utåt det stora hafvet och de stora samfärdsellederna. En rent latitudinärt anlagd järnvägspolitik blir alltså ovillkorligen till Norges förmån, och det har också så visat sig. Alltsedan 1871 det första järnbanespåret lades öfver gränsen, har denna politik triumferat. Det jublades mycket på den tiden öfver att ett nytt band skulle läggas mellan brödrafolken, och ett nytt band blef också lagdt, men det var som alltid på Sveriges bekostnad, ty det har verkat i den ekonomiska riktning jag antydte. Den själfuppofrande unionella statsbanepolitiken har varit så stark, att den kunnat spränga till och med den naturliga gränsen ofvan polcirkeln: vi hafva sett en svensk regeringschef sätta in sin ställning på beslutet om en sådan bana, af hvilken motståndarne fruktade icke minst, att en ny svensk landsända skulle i handelspolitiskt hänseende läggas under Norge såsom ett ekonomiskt uppland. Men i söder är, af naturliga skäl, denna fara störst.

Ang. under-
sökningar-
rö-
rande den s. k.
inlandsbanan.
(Forts.)

Icke desto mindre hafva vi understött den naturliga utvecklingen till Norges förmån, och detta icke blott genom vår järnvägspolitik utan äfven genom vår handelspolitik. Ännu är icke den traktat upphäfd, hvarom en talare redan erinrat, den traktat som ger Norge så stora fördelar, för att icke säga alla fördelar, af gränshandeln. Således äro våra gränsbor redan vana att vända sitt ansikte mot Norge, äfven där de icke äro underhafvande under norska herrar.

Mina herrar! Jag tillät mig i ett anförande vid remissen af den kungl. statsverkspropositionen att utbringa en lösen: »att inom Sveriges gräns cröfra Sverige åter». Jag tänkte då närmast på vikten af att det levande begreppet Sverige åter måtte flamma upp i svenska mäns och kvinnors hjärtan. Men här föreligger i den mest bokstaffliga mening ett behof att inom Sveriges gräns eröfra Sverige åter. Och åter är det inlandsbanan, som står för oss som den mäktige, som skall göra't. Den icke blott upplifvar döda rum, den försvenskar tillika hotade bygder. Om den också icke kan rubba bestående besittningsförhållanden, så kan den åtminstone sätta en stark bom för nya norska eröfringar på svenska sidan. Denna naturliga tendens ha vi hittills understött genom vår politik. Under de »ändrade politiska förhållanden», hvarom utskottet talar, synas vi nu böra *motverka* den med vår politik. Vi böra på denna punkt öfvergifva den latitudinära järnvägspolitiken och göra den *meridional* i stället; och då är inlandsbanan vår naturliga »järnvägsmeridian».

Låt oss ett ögonblick höra hvad folket i dessa bygder själfvt säger. Departementschefen har citerat några ord ur en petition till Kungl. Maj:t. Jag skall be att få citera ännu några ord ur samma papper:

»Med nuvarande otillfredsställande kommunikationer härstädes är det naturligt, att varutransporterna mestadels gå till Norge, som genom sina nära gränsen gående järnvägsförbindelser bereder lättare utfrakter, liksom ock införseln till Nordmarks härad från nämnda land är af mycket afsevärd omfattning.»

»Genom den nya kommunikationsleden skulle gränstrakternas nuvarande beroende af Norge såsom exportort för såväl ladugårdsalster som skogsprodukter i väsentlig mån upphöra, vårt jordbruk skulle erhålla lättare och billigare tillförsel af kalk och artificiella gödningsämnen; vår ladugårdsskötsel skulle underlättas dels genom billigare tillförsel af kraftfoder och dels genom lättare och bättre afsättning af dess alster; våra skogstillgångar skulle då icke som nu behöfva till största delen utföras såsom råvara till Norge, utan skulle kunna förädlas inom egna landamärena och sålunda lämna icke allenast handelsvinst utan äfven arbetsförtjänst åt svensk befolkning och fraktvinst åt svenska banor.»

Det är med synnerlig glädje man har bevitnat, att regeringen haft sinne för dessa synpunkter, men det är med beklämning man konstaterar, att statsutskottet därvid upprest ett hinder. Detta, att återeröfra våra svenska gränsbygder, synes mig

vara själfva grundtanken med den södra delen af inlandsbanan. Det är denna tanke, som speciellt för de södra delarna kommer till såsom nyhet vid sidan af den transitotanke och de allmänna tankar, hvilka jag förut antyddt. Stryker man den, gör man mycket till att beröfva landet de fördelar och de förhoppningar, som det fäst vid det hela. Det måste finnas starka skäl för en sådan begränsning; men däraf har, såvidt jag kunnat följa med diskussionen, icke framkommit mera än följande.

Det har från herr vice talmannens sida å statsutskottets vägnar framhållits två synpunkter, som skulle tala för en försiktig järnbanepolitik nära gränsen. Den första är den, att i föregående fall hafva de militära myndigheterna alltid varnat mot att draga järnbanor nära gränsen. Jag vill emellertid fästa uppmärksamheten på att i detta fall är det Kungl. Maj:t, som föreslagit denna väg; och däri synes ligga en borgen, att den militära sidan af saken icke blifvit förbisedd. Ty jag kan icke hjälpa, att jag äfven i militärt afseende och beträffande strategiska risker måste sätta Kungl. Maj:t såsom större auktoritet än statsutskottet, så länge ingen särskild bevisning förebringats.

Den andra anmärkningen är den, att något trafikområde väster om banan borde finnas, men icke skulle uppstå, om den drages för nära gränsen. Häremot synes mig tala den inlaga, hvarur departementschefen och äfven jag uppläst utdrag. Det är tydligen folkets egen mening, att ett sådant trafikområde finnes. Och jag ber äfven att få fästa uppmärksamheten på denna karta, där det visar sig, att åtskilliga vattendrag gå från Norge in i Sverige i dessa trakter, och att här sålunda finnes ett område äfven väster om gränsen, som af naturen är hänvisadt att söka sina utfartsvägar åt banan till.

För öfrigt har herr vice talmannen haft synnerligen starka anmärkningar mot de båda Lelängen-linjerna, som utpekas på denna karta. Ja, hade jag eller någon annan trott, att det är blott detta, som gjort statsutskottet så afvoigt, och kunde vi tro, att statsutskottet icke hade något emot Amots-linjen, då tror jag knappast, att en så lång diskussion uppkommit. Men man kan icke gärna läsa först herr departementschefens utredning och därpå statsutskottets motivering — här har talats om, att det är fråga om en utgift på 27,000 kronor — utan att nödgas tro, att det verkligen är fråga om hela Amots-linjen, och det är den, jag här velat försvara. I alla händelser har jag velat förorda dess rekognoscerande.

En annan motivering har kommit från en ärad talare på värmlandsbanken. Han har uttalat, att den stora inlandsbanan borde gå till den stora insjön och alltså fäst tanken på en inhafspolitik vid densamma. Det är ju uppenbart, att detta är en tanke, som förtjänar att undersökas och säkert också kommer att undersökas. Men jag vill framhålla, att den tanken beröfvar banan i dess södra del helt och hållet det intresse, om hvilket jag här talat och som departementschefen åberopat, det intresse, som

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

*Ang. under- ur nationell synpunkt står främst af alla, nämligen intresset
sökningar rör att få detta område inom Sveriges gränser återeröfradt till
rande den s. k. Sverige.
inlandsbanan.*

(Forts.)

Det är således för mig svårt att förstå det berättigade i motståndet mot den västra linjen — om jag får tolka utskottets ord så, som jag ursprungligen gjort. Men däremot är det icke svårt att förstå, hvad det skall betyda, om man från början stryker denna punkt på programmet. Här är ju icke fråga om några definitiva beslut, utan endast i hvilken utsträckning man skall verkställa en undersökning. De intressen, som till äfventyrs, fastän jag ännu icke kunnat få syn på dem, skulle kränkas af en västlig sträckning, hafva således ännu ett tillfälle att komma till sin rätt. Men om vi i dag besluta i enlighet med statsutskottets förslag — såsom jag här fattat dess motivering —, så hafva vi från början låtit det intresse, som fäst sig vid den västra delen, strykas ut, och det kan då aldrig mera komma i fråga.

Detta skulle, menar jag, vara ett hårdt slag för oss alla, som tänka oss en ny æra, då nationella synpunkter skola göra sig mera gällande. Men hårdast skulle slaget gifvetvis drabba dem, som bo i dessa bygder. Det har här upplysts, att järnvägstanken från början undersökts i riktning just mot dessa västra gränstrakter. Man har således på sätt och vis ingifvit dessa förbisedda bygder en förhoppning, att de skulle få sin kommunikationsled. De hafva själfva, om jag icke är orätt underrättad, bidragit till undersökningen. Bifalles nu statsutskottets hemställan, skulle deras anspråkslösa kraf icke längre kunna göras till föremål för undersökning. Man kan icke undra på, om efter en sådan behandling från statsmakternas sida ett verkligt missförstånd uppstode i bygderna. Om saken icke varit på tal, hade de haft lättare att smälta motgången. Men sedan den, som sagdt, kommit på dagordningen, kan jag icke finna annat, än att det — för att tala diplomatiskt språk — rent af skulle se ut som en »ovänlig handling» mot dessa förbisedda trakter. De måste lida så mycket mera, som man därstädes utan tvifvel läst Karlstadskonventionen och säkerligen lika väl som vi vet, att man icke behöfver vara rädd för någon sorts »zontariff» inom den neutrala zonen; och de måste lida ännu mera, då de kunnat uppvisa — efter hvad herr departementschefen här med siffror utredt —, att banans ekonomiska bärighet icke skulle förminskas däraf, att den drogs genom deras bygder. Man kan alltså icke undra på, om inbyggarna i de västra gränstrakterna icke ens förstå, hvad meningen är med ett sådant beslut som det nu ifrågasatta. Jag tror, att det rent af icke går för sig att så negligera en trogen landsända, som icke begär bättre än att få vända sitt ansikte helt och hållet mot sitt eget land. Jag vill icke underlåta att erinra om att dessa bygder förra året skulle tagit emot den första stöten, om en urladdning skett. Vi minnas, att de tvekade ej, och de klagade ej, och de bleknade ej. Nu sträcker Norge, såsom också under debatten upplysts, sina händer efter dem, utvecklar sina flottleder och rik-

tar sin uppmärksamhet mot samma bygder utan hänsyn till någon neutral zon eller dylikt; och belägenheten är sådan, att trafiken ovillkorligen kommer att som förut, och värre än förut, gå öfver till Norge, om dessa gränstrakter lämnas utan stöd från statsmakternas sida.

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

Alltså: för deras skull icke mindre än för den allmänna stora inlandsbanetankens skull vågar jag hoppas, att kammaren skall låta sina betänkligheter i denna punkt fara. Statsutskottet talar om nuvarande politiska förhållanden såsom ett hinder. Hade detta uttryck användts i fjol eller under föregående tider, så skulle jag väl förstått det, ty det har ju länge ansetts som högsta politisk visdom här i landet att ängsligt akta sig för allt, som kunde skada grannen. Men så, som förhållandena nu ligga, vågar jag vända om statsutskottets ord i motiveringen och säga, att *särskildt de ändrade politiska förhållandena på halfön afgjort tala för den tilltänkta banans framdragande mera västerut*. Jag vill icke tro, att de med unionen förenade olägenheterna och offren skola stanna kvar, sedan unionen själf gått bort, och därför ber jag, herr talman, att få yrka bifall till det förslag, som framlagts af herr Jansson i Krakerud.

Herr Palme: Herr talman, mina herrar! Jag hade icke tänkt att i dag begära ordet, men några ord, fällda nyss af statsutskottets högt ärade vice ordförande, nödga mig att framhålla ett par synpunkter.

Herr vice talmannen återopade nyss de militära skälen och menade, att de skulle lägga hinder i vägen för banans dragande närmare vår västra gräns, samt framhöll, hurusom denna synpunkt gång på gång gjort sig gällande vid järnvägsbyggnader i vårt land. Jag tror emellertid för min del, att de militära skälen här icke spela någon egentlig roll.

Den neutrala zonen såsom sådan har härvidlag ingen betydelse, ty såsom vi alla veta, finnes i Karlstadskonventionen en klausul, som talar just om järnvägar, hvilka dragas öfver den neutrala zonen. Denna zon symboliserar för öfrigt enligt mitt förmenande det fasta beslutet hos nordens folk att för framtiden lefva i fred och ro med hvarandra. Om emellertid, såsom ju kan tänkas, de nordiska folken blifva indragna i stormakternas politik, om en fiende skulle hota, så föreställer jag mig, att de fördelar, vi åtminstone i vissa afseenden kunna hafva af en bana, som löper fram mot en viss del af gränsen, äro större än de olägenheter, som vi kunde få vidkännas af en sådan nära gränsen framdragen bana.

En dylik bana är icke, såsom den ärade talaren uttryckte sig, ett hinder för transporten af förråder och förnödenheter utaf olika slag från sydvästra Sverige norr ut. Vi hafva ju en mångfald af här för användbara förbindelseleder. Vi hafva Bergslagsbanan, vi hafva Väneren och vi hafva en hel del andra kommunikationsleder, som kunna begagnas, om den västra linien skulle vara hotad. Den farhåga, som den ärade talaren fått för stambanor alltför nära grän-

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

sen, har han gifvetvis erhållit från sådana utlåtanden af militära auktoriteter, som hafva rört järnvägar, som gått nära våra kuster, till exempel då det gällde att bygga den norrländska stambanan. Men det är ju en särskild sak att lägga en järnväg för nära en långsträckt kust. Där kan en fiende snart sagdt hvar som helst stiga i land och klippa af järnvägsförbindelsen. Helt annat är förhållandet, där järnvägen, såsom här skulle blifva fallet, på ett mindre stycke går nära en landgräns. Öfver en landgräns kan en fiende icke komma annat än på vissa bestämda punkter, där vägförbindelser finnas. Förhållandena vid en landgräns äro alltså icke jämförliga med förhållandena vid en sjögräns.

Det har nästan förefallit, som om diskussionen afsett ett redan färdigt regeringsförslag om byggandet af en järnväg, som om vi redan nu skulle fatta beslut om järnvägens sträckning. Men detta gäller ju icke frågan. Den gäller endast en undersökning. Den gäller, huruvida vi med det fullaste förtroende skola lägga denna grundliga och allsidiga undersökning i regeringens händer, eller huruvida vi i ett visst afseende skola binda händerna på regeringen. Enligt mitt förmenande är det första alternativet det enda riktiga. Om det rörande olika förslag gäller att göra en sådan grundlig och allsidig undersökning och om något af de ifrågakomna förslagen från visst håll på förhand anses vara mindre lämpligt eller mindre väl motiveradt, kan ettdera af två fall inträffa. Antingen ådagalägger den grundliga undersökning, som verkställes, att detta förslag är omöjligt, och då kunna motståndarne till detsamma icke vara annat än fullkomligt belåtna med undersökningen. Om åter undersökningen ådagalägger, icke blott att förslaget är möjligt och lämpligt, utan att det är det enda riktiga, ja, då böra vi väl alla ur fosterländsk synpunkt kunna glädja oss öfver, att undersökningen ägt rum, äfven de forna motståndarne.

Herr talman! Jag anhåller att få yrka bifall till det af herr Jansson i Krakerud framställda förslaget.

Herr Olsson i Älfedalsåsen: Herr talman, mina herrar! Till en början vill jag fästa kammarens uppmärksamhet på, hvad som enligt mitt förmenande var en kraftigt verkande orsak till, att inlandsbanefrågan redan vid 1904 års riksdag fick en så pass framskjuten ställning, att Riksdagen då beslöt anslå medel för en undersökning af detta fosterländska och för hela vårt land så betydelsefulla järnvägsföretag. Det torde för de flesta af kammarens ledamöter vara bekant, att ett starkt intresse för åstadkommande af en s. k. mellanriksbana för åtskilliga år tillbaka förefanns i några socknar i Norr- och Västerdalarne, och icke minst från norsk sida gjorde sig detta intresse gällande. Dessa socknar läto sedermera bekosta en undersökning på svenskt område af en järnvägslinie med utgångspunkt från Orsa genom Våmhus—Älfedalen—Transtrand till norska gränsen. Koncession söktes på den undersökta linien, men koncessionsfrågan är ännu oafgjord. De olika handelsintressenter, som hördes öfver ifrågavarande koncessionsansökan, afstyrkte nästan

enhålligt densamma, emedan de ansågo — och kanske det med rätta — att man icke borde gynna de norska intressena på svensk bekostnad, utan hellre bevara Sverige åt Sverige. Om jag icke missminner mig, så afstyrkte äfven väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt järnvägsstyrelsen denna koncession, hvilken endast tillstyrktes af generalstaben. Hos den dåvarande regeringen hade nog ej heller ifrågavarande järnvägsföretag några stora sympatier. Kom så därtill unionsbräket, som försatte regeringen i den obehagliga situationen, att ett afslag å koncessionsansökningen skulle från norsk synpunkt betraktas som ett slag i ansiktet på Norge. För att komma ifrån denna obehagliga situation, tvangs, enligt mitt förmenande, den dåvarande regeringen att vid 1904 års riksdag komma fram med förslag om undersökning af en inlandsbana, ty därigenom fick regeringen ett skäl att tills vidare uppskjuta afgörandet af koncessionsfrågan för en mellanriksbana. De dalasocknar, som voro intresserade för denna mellanriksbana, öfverflyttade sedan detta sitt intresse på inlandsbanefrågan, emedan de af helt naturliga skäl ansågo, att denna bana borde få en sådan sträckning, att den skulle komma att gå genom de trakter, som mellanriksbaneprojektet upptog. Om jag icke alldeles misstager mig, så var den allmänna meningen vid 1904 års riksdag, att denna inlandsbana borde följa vår västra gräns mot Norge så nära som möjligt, så att dessa trakter, som nu helt och hållet äro i saknad af kommunikationer, måtte komma i åtnjutande af sådana. En blick på kartan visar, hvilka ofantliga områden både i öfre Dalarne och i öfre Värmland, som ännu sakna järnväg. Hvarför skola icke dessa vanlottade trakter äfven komma i åtnjutande af sådana förmåner? Där finnas ju på de ofantliga skogsarealerna stora odlingslägenheter, som, om kommunikationerna ledas genom dessa trakter, säkerligen komme att utnyttjas och bereda hundratals för att icke säga tusentals familjer tillfälle att där skapa sig egna hem. Staten äger äfven i dessa trakter stora skogskomplex och betydliga vattenfall. Om inlandsbanan kommer att gå därigenom, så komme den på en sträcka af ca 10 mil genom Särna, Älfdalen, Transtrand och Lima att gå dels genom och dels i omedelbar närhet af dessa skogskomplex, som här ligga nästan i ett sammanhang på hela denna sträcka af omkring 200,000 tunnland. Jag genomögnade för ett par dagar sedan vattenfallskommitténs utlåtande och fann där uppgifvet, att staten endast inom Älfdalens kronoparker ägde vattenfall, representerande mellan 5- å 6,000 hästkrafter. Likaledes ägde staten inom Särna och Idre kronoparker vattenfall, representerande omkring samma antal hästkrafter. Jag vill särskildt fästa kammarens uppmärksamhet på en passus i detta vattenfallskommitténs betänkande, där det säges: »Ingen del af vattenkraften är tagen i anspråk.» Har Sverige verkligen råd till att underlåta att tillgodogöra sig sådana naturkrafter? För min del tror jag det icke. Man har i dessa dagar talat så vackert om samling och sagt, att man bör samla sig nationellt och söka inom Sverige återeröfra Sverige. Mina herrar, här finnes ett praktiskt tillfälle att visa en sådan

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

Ang. under-
sökningar rör-
ande den s. k.
inlandsbanan.
(Forts.)

nationell samling genom att låta inlandsbanan dragas genom dessa trakter, där man säkerligen då skulle bättre än nu komma i tillfälle att utnyttja dessa statens stora skogsarealer och mäktiga vattenfall. Jag skulle önska, att jag hade tillfälle att tillsammans med kammarens ledamöter göra en promenad genom dessa stora skogskomplexer för att kunna visa, hvilka ofantliga värden där ligga, som icke på något sätt kunna tillvaratagas, utan helt och hållet få ruttna bort, i följd af att de ligga för långt afvägset från flottleder och lämpliga kommunikationer. Jag vågar utan att öfverdrifva säga, att där finnas värden på millioner, som säkerligen skulle kunna tillvaratagas, om en kommunikationsled droges fram genom dessa trakter.

Herr talman, då jag icke kan vara med om den motivering, som statsutskottet föreslagit, emedan jag anser, att regeringen därigenom icke finge fria händer vid en undersökning af den lämpligaste sträckningen för en inlandsbana, så skall jag anhålla att få yrka bifall till det af herr Jansson i Krakerud framställda ändringsförslaget.

Herr Berggren: Herr talman, mina herrar! Efter de präktiga anföranden, som vi fått höra dels från statsrådsbanken och dels från göteborgsbanken, kan det icke falla mig in att hålla något längre anförande i föreliggande fråga, huru viktig jag än anser den vara. Då jag emellertid har fått ordet, vill jag begagna tillfället att bekräfta, att förhållandena på gränsen mot Norge verkligen äro sådana, som de blifvit af vissa talare framställda. Det förhåller sig nämligen icke så, att det norska inflytandet i Sverige motsvaras af ett lika stort svenskt inflytande i Norge. Norrmännen hafva i detta fall ett bestämt och afgjort öfvertag. Ett ganska stort antal norrmän hafva nämligen i Sverige förvärfvat sig jordegendomar, som de bruka och bebo. Andra mera kapitalstarka norrmän hafva förvärfvat sig stora skogsdomäner jämte industriella anläggningar. Från dessa erhålla de ganska betydliga summor, som sälunda gå ur landet. Det anmärktes här af en ärad talare, att de egendomar, som norrmännen besitta i Sverige, hafva ett taxeringsvärde af $3\frac{1}{2}$ millioner kronor. Det kan ju hända, att de officiella uppgifterna verkligen angifva denna siffra, men jag har mig bekant, att den bör vara större. Blott ett enda norskt bolag äger nämligen i Öfre Fryksdalen och Älfdalen egendomar, som för närvarande utbjudas till ett pris af omkring $5\frac{1}{2}$ millioner kronor. Om man nu besinnar, att utom detta bolag många andra norska privatmän och bolag äga ofantliga skogsområden, så måste dessa egendoms värde i verkligheten vara högre än det angifna taxeringsvärdet. Jag vill nu icke försöka att framlägga de skäl, som äro orsaken till att det norska inflytandet i Sverige är större än vice versa.

Den ärade representanten från Karlstad har sökt lösa Värmlands läns trafikfråga genom att föreslå vissa gren- eller bibanor. Jag har emellertid den bestämda uppfattningen af de värmländska

gränstrakterna mot Norge, att man skulle blifva mycket ringa betjänad af sådana grenbanor. Stora, mellan dem liggande delar af dessa gränsorter skulle helt enkelt icke få den ringaste nytta där af. De skulle på intet sätt kunna ersätta den ifrågasatta inlandsbanan.

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

Jag skulle mycket beklaga, om utskottets utlåtande skulle lägga hinder i vägen för undersökningar äfven af de västligaste sträckningarna i Värmlands län. Dessa sträckningar hafva för gränstrakterna, såsom af flera talare blifvit kraftigt och tydligt framhållet, den allra största betydelse. Jag förmodar, att regeringen i detta fall är bättre i tillfälle och har större förutsättningar att pröfva, huru banan bör dragas genom den värmländska landsdelen än statsutskottet.

Jag skall icke upptaga kammarens tid längre i denna fråga, utan hemställer om bifall till det af herr Jansson i Krakerud gjorda yrkande.

Herr Petersson i Påboda: Herr talman! Det steg, som här såväl af Kungl. Maj:t som af statsutskottet föreslagits för att realisera den stora inlandsbanetanken, har, såvidt jag kunnat finna, icke rönt motstånd från något håll. Den saken syntes således vara klar, innan vi började denna debatt. Man är således enig om, att en inlandsbana skall byggas, men tvisten rör sig, huruvida vi böra bibehålla statsutskottets motivering eller ej vid beviljandet af anslaget. Jag skall be att få säga, att innan jag hörde den tolkningen uttalas af en statsutskottsledamot och från auktorativt håll i statsutskottet, fattade jag icke denna motive-ring så, att den toge absolut afstånd från hvarje tanke på en västlig riktning för inlandsbanan. Jag läste den i stället så, att man däri ville taga afstånd från de längst gående västliga riktningarna på båda sidor om sjön Lelången, såsom man ser på denna karta; och när jag tolkade utskottets motivering så, ansåg jag mig ej hafva någon invändning att göra mot den. Jag har fått ytterligare stöd för en sådan tolkning i hvad statsutskottets vice ordförande sagt; och då kan jag för min del icke finna, hvarför denna kammare skulle hafva så mycket mot att taga statsutskottets motivering sådan den är, ehuru jag mycket väl känner, att landet för närvarande icke ligger så. För min del får jag uttala den bestämda öfvertygelsen, att ej någon skada därmed vore skedd eller att man därigenom hindrade regeringen att undersöka den västliga linien, fastän man velat taga afstånd från de allra mest västliga riktningarna, som gå alldeles inpå gränsen.

Jag skall äfven be att gentemot professor Kjellén få säga ett par ord. Jag lyckönskar verkligen regeringen att hafva i honom fått en så ovanligt varm anhängare, som den har, och att han såväl i politiska som militära frågor, såsom han själf förklarar, hyser den största tillit till regeringen. Men, som sagdt, jag endast lyckönskar regeringen i det fallet. Men när han säger,

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

att utskottet har velat sätta saken upp och ned, när utskottet säger, att enligt dess mening tala »särskildt de ändrade politiska förhållandena på halfön afgjort för den tilltänkta banans framdragande mera öster ut», och att »undersökningen af berörda västliga sträckningar synes utskottet därför icke böra ifrågakomma» — när han säger, att detta är att sätta saken på hufvudet, kan jag ej följa med honom; och jag undrar, om ej, när detta hans uttalande rönt erkännande i kammaren, detta mera berodde på »ordets makt öfver tanken». Jag tror verkligen, att, när herr professor Kjellén kommer att få höra militära auktoriteter i den frågan, han nog icke får några instämmanden från det hållet. Det lär väl äfven vara odisputabelt, att det finns en synpunkt, som bör tagas med i vågskålen, när man skall väga de skäl för och mot, som inverka på frågans afgörande, nämligen det ändrade läge vi kommit i, när vi ej längre hafva att räkna med Norge såsom en unionsbroder, utan såsom en för oss främmande makt. Jag tror därför, att man icke alldeles får ignorera den nya ställning, hvari vi kommit, äfven när man skall bestämma riktningen af inlandsbanan.

Herr talman! För min del ber jag att få yrka bifall till statsutskottets hemställan i det här fallet, särskildt med fästadt afseende på hvad som yttrats af utskottets vice ordförande rörande tolkningen af densamma.

Herr Kjellén: Det torde, herr talman, af mitt föregående anförande hafva framgått, att jag betraktar denna fråga såsom en nationell fråga, icke såsom en parlamentarisk, att således hvad jag eftersträfvat icke varit någon seger för en *partiman*, utan en seger för en *fosterlandsvän*, och det är ur den synpunkten, som jag lagt mina ord.

Vidare har det anmärkts, att det enda skäl, som framställts för utskottets mening (i den strängare syftningen) och som nu särskildt har framhåfts af den föregående ärade talaren, vore hänsyn till de militära synpunkterna. Mot dem har jag, formellt, satt Kungl. Maj:ts auktoritet, som jag fortfarande i dessa frågor sätter öfver både statsutskottets auktoritet och auktoriteten hos — enskilda medlemmar af föregående regeringar, de där icke varit krigsministrar! Mot dem har vidare, reellt, en talare på stockholmsbänken sökt visa, att de förhållanden, som här föreligga, äro helt andra än de föregående, från hvilka en viss fördom mot anläggande af järnvägar nära våra gränser har uppkommit.

Jag har förut omnämnt, att jag skulle vara fullkomligt belåten med den tolkning, som här framställts af utskottets ord (att de »västra linierna» icke skulle utesluta Ämotlinjen). Men jag vidhåller, att denna tolkning är *tvistig*, och jag vädjar till hela diskussionen, om så icke är. Det är många med mig, och bättre karlar än jag, som hafva fått den uppfattningen, att statsutskottet menat något annat, än vi nu i dag hört; och när vi sätta stort

värde på själfva saken, är det väl bättre att hafva en klar ståndpunkt, än en som faktiskt måste anses vara tvistig.

Det är ur den synpunkten, herr talman, som jag, fortfarande yrkar bifall till det af herr Jansson i Krakerud framställda yrkandet.

Ang. undersökningar rörande den s. k. inlandsbanan.
(Forts.)

Herr Zetterstrand: Herr talman, mina herrar! Vi önska alla, att inlandsbanan måtte komma till stånd, men när vi framdeles skola komma att fatta det afgörande beslutet i denna fråga, bör det grundas på en allsidig utredning — därom måtte vi väl alla vara ense! Under sådana förhållanden anser jag det icke vara lämpligt att på något sätt binda händerna på regeringen, utan att regeringen med fullt ansvar må kunna framlägga de olika förslag, som kunna ifrågakomma. Regeringen är bäst i tillfälle att taga hänsyn till såväl militära som civila skäl, som kunna spela in härvidlag.

Jag anser därför, att vi icke på något sätt böra hindra en allsidig utredning, och på grund häraf yrkar jag, herr talman, bifall till herr Janssons i Krakerud förslag.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats afslutad, gaf herr talmannen i öfverensstämmelse med de yrkanden, som därunder förekommit, proposition dels på bifall till utskottets hemställan och dels på bifall till det af herr Jansson i Krakerud framställda yrkandet; och fann herr talmannen den sistnämnda propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes emellertid, i anledning hvaraf nu uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller det af herr Jansson i Krakerud framställda yrkandet, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit statsutskottets förevarande hemställan.

Voteringen utföll med 160 ja mot 42 nej; och hade kammaren alltså fattat beslut i öfverensstämmelse med ja-propositionens innehåll.

§ 12.

Herr talmannen förmälte, att till kammaren ankommit ett utslag, hvilket var af följande lydelse:

Kungl. Maj:ts utslag på de besvär, sockerbruksarbetaren Ola Malmstö i Arlöf i underdånighet anført däröfver att,

sedan val af ledamot i Riksdagens Andra Kammare för en tid af tre år från och med den 1 januari 1906 i Bara härads valkrets inom Torna och Bara härads domsaga hållits den 17 december 1905 och den 30 i samma månad inför vederbörande domhafvande afslutats, därvid befunnits att riksdagsmannen Pehr Pehrsson i Åkarp erhållit niohundraåttiosex röster, sockerfabriksarbetaren Nils Andersson i Arlöf niohundrasextioåtta röster och agronomen Nils Hansson å Framnäs en röst, i följd hvaraf Pehr Pehrsson förklarats vara utsedd till ledamot af Riksdagens Andra Kammare för nämnda valkrets under ofvan angifna tid,

samt klaganden hos Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Malmöhus län anført besvär öfver valet under förmålan, *dels* beträffande valförrättningen inom Burlöfs socken, att tretton uppgifna personer tillåtits deltaga i valet, oaktadt de vid valtillfället häftat för oguldna kommunalutskylder, samt att arbetarne Magnus Andersson å n:o 6 Arlöf och Anders Nilsson å n:o 8, 9 och 10 Arlöf, hvilka funnits upptagna å restlängden öfver icke erlagda kommunalutskylder för år 1905, men före valet betalt samma utskylder, förvägrats rösträtt, *dels* rörande valförrättningen inom Hyby socken, att stationsinspektoren Bure tillåtits aflämna två röstsedlar, *dels* angående valförrättningen inom Kyrkheddinge socken, att Hans Hansson å n:o 5 Vallby såsom brukare af ett hans hustru tillhörigt hemman tillåtits deltaga i valet, oaktadt han icke ägt rösträtt, och att arrendatorn Jöns Truedsson å n:o 5, 6 och 7 Hemmestorp, hvilken ägde fastighet till ett taxeringsvärde af ettusen kronor och således hade rösträtt, obehörigen förvägrats rösta, *dels* beträffande förrättningen inom Nefvitshögs socken, att glasmästaren Jöns Nilsson tillåtits att deltaga i valet, oaktadt denne vid tillfället varit omyndig förklarad, *och dels* i fråga om valförrättningen i Lomma socken, att banvakten C. Johansson, hvilken erlagt bevillning till staten för en till minst åttahundra kronor uppskattad årlig inkomst, men af misstag icke upptagits i röstlängden, obehörigen förvägrats rösträtt, i följd hvaraf klaganden yrkat, att, då anmärkta felaktigheterna kunnat inverka på valets utgång, Kungl. Maj:ts befallningshafvande måtte upphäfva valet och förordna om anställande af nytt val, hvarjämte klaganden uti en den 12 januari 1906 till Kungl. Maj:ts befallningshafvande ingifven skrift ytterligare anmärkt, att landtbrukaren Magnus Mattsson, hvilken i mars månad år 1905 inflyttat till Knästorps socken, tillåtits deltaga i valet inom sistnämnda socken, oaktadt han icke varit därstädes för samma år mantalsskrifven;

så har Kungl. Maj:ts befallningshafvande, hvarest förklaring öfver besvären afgifvits af Anders Nilsson och Lars Olsson i Åkarp, hvarjämte ordförandena i ofvannämnda socknars kommunalstämmor inkommit med infordrade yttranden, genom utslag den 23 januari 1906 yttrat, att, som de besvär, hvilka innefattades uti klagandens den 12 januari 1906 till Kungl. Maj:ts befallningshaf-

vande inkomna skrift, icke ingifvits inom den i 22 § riksdagsordningen för besvär's anförande stadgade tid, funne Kungl. Maj:ts befallningshafvande dessa besvär icke kunna till pröfning upptagas, samt att hvad anginge besvären i öfrigt, så enär laga vitsord icke kunde tillerkännas ett af husägaren Nils Hansson med flere i Klägerup den 3 i sistnämnda månad meddeladt intyg, att Bure aflämnat två röstsedlar, samt det icke behörigen utredts, vare sig att någon af fabriksarbetarne Jöns Nordström, Johan Persson Wijk och Anders Jönsson samt smeden Jöns Rydkvist, hvilka deltagit i valet inom Burlöfs socken, därvid häftat för oguldna kommunalutskylder eller att Jöns Truedsson, hvilken nekats rösta, lagligen tillkommit valrätt; ty och som, äfven om det kunde anses styrkt, att öfriga nio uppgifna personer inom Burlöfs socken, hvilka i valet deltagit, häftat för oguldna kommunalutskylder, att Hans Hansson och Jöns Nilsson, hvilka likaledes deltagit i valet, saknat rösträtt, samt att Anders Nilsson, Magnus Andersson och C. Johansson vid valtillfället obehörigen förvägrats att rösta, dessa vid valet begångna felaktigheter likväl icke med afseende på skillnaden mellan det röstetal, som tillfallit Pehr Pehrsson, och det, som tillfallit Nils Andersson, kunnat på valets utgång inverka, blefve besvären lämnade utan bifall;

däri klaganden i underdånighet yrkat ändring;

Med Kungl. Maj:ts Högsta Domstol beslutet; Gifvet Stockholms slott den 6 mars 1906.

Kungl. Maj:t har i nåder låtit Sig föredragas ofvanberörda underdåniga besvär; och finner Kungl. Maj:t, som ej upptager till pröfning hvad klaganden först hos Kungl. Maj:t anført rörande felaktighet vid valförrättningen inom Genarps socken, skäl icke hafva blifvit anfördt, som kan verka ändring i Kungl. Maj:ts befallningshafvandes utslag. Det vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

Under Kungl. Maj:ts sekret

(Sigill.)

Tor Ahlström.

Utslaget lades till handlingarna.

§ 13.

Afgåfvos följande nya motioner, nämligen af:

herr *C. A. Lindhagen m. fl.*, n:o 143, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändrad lydelse af §§ 31, 49 och 53 regeringsformen samt §§ 10 till och med 22 äfvensom §§ 25 och 38 riksdagsordningen så ock till öfvergångsstadgande i riksdagsordningen, och

herr *P. Hörnsten m. fl.*, n:o 144, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ändrad lydelse af §§ 31, 49 och 53

regeringsformen samt §§ 10 till och med 22 äfvensom §§ 25 och 38 riksdagsordningen så ock till öfvergångsstadgande i riksdagsordningen.

Dessa motioner blefvo på begäran bordlagda.

Som tiden nu var långt framskriden, uppskötos kammarens förhandlingar till kl. 7 e. m., då enligt utfärdadt anslag detta sammanträde komme att fortsättas.

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 4,22 e. m.

In fidem

Herman Palmgren.
