

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1882.                      Andra Kammaren.                      N:o 19.

Onsdagen den 8 Mars.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades de i Kammarens sammanträden den 28 nästlidne Februari och den 1 innevarande månad förda protokoll.

§ 2.

Upplästes två till Kammaren inkomna så lydande sjukbetyg:

Att ledamoten af Riksdagens Andra Kammare, Herr Emil Key, lider af pleuritis dextra och att han derutaf är förhindrad att uti riksdagsgöromålen deltaga, intygas på aflagd embetsed af Stockholm den 7 Mars 1882.

*O. Medin.*

Med. Dr.

Att ledamoten af Andra Kammaren Herr C. F. Segerlind till följe af sjukdom (erysipelos faciei) är nödsakad att under innevarande vecka hålla sig inne i sina rum får jag härmed på begäran intyga. Uddersrud den 6 Mars 1882.

*Joh. Guldbrand.*

§ 3.

Nedan intagna två protokoll upplästes:

År 1882 den 7 Mars sammanträdde Kamrarnes valmän för att, jemlikt 71 och 73 §§ Riksdagsordningen, utse Riksdagens fullmäktige i Riksbanken jemte suppleanter för dem; och befunnos efter valför rättningarnes slut hafva blifvit utsedde till

*Andra Kammarens Prot. 1882. N:o 19.*

*Ordförande:*

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

*Öfrige fullmäktige:*

Herr <i>Arnberg, Johan Wolter</i> , Filosofie Doktor ... ..	med 48 röster.
” <i>Dufwa, Alfred Wilhelm</i> , vice Häradshöfding ...	” 48 ”
” <i>von Ehrenheim, Per Jakob</i> , f. d. Statsråd... ..	” 48 ”
Friherre <i>Fock, Alfred Henrik Edvard</i> , Kansliråd ...	” 48 ”
Herr <i>Richter, Fredrik</i> , Sekreterare i Jernkontoret ...	” 48 ”
” <i>Larsson, Liss Olof</i> , i Vestannor, Hemmansegare	” 48 ”

*Suppleanter:*

Herr <i>Wikström, Carl</i> , Grosshandl. (firm. P. Wikström J:or) med 48 röster.	
” <i>Olsson, Ola Bosson</i> , i Maglehult, Hemmansegare	” 47 ”
” <i>Österlind, August</i> , Grosshandlare .. .. .	” 46 ”

*W. Stråle.**A. G:son Bennich.**P. O. Hörnfeldt.**Sven Nilsson.*

År 1882 den 7 Mars sammanträdde Kamrarnes valmän för att, jemlikt 71 och 73 §§ Riksdagsordningen, utse Riksdagens fullmäktige i Riksgäldskontoret jemte suppleanter för dem; och befunnos efter valförrättningarnes slut hafva blifvit utsedde till

*Ordförande:*

Friherre *Akerhielm, Johan Gustaf Nils Samuel*, Öfverstekammarjunkare med 48 röster.

*Öfrige fullmäktige:*

Herr <i>von Stockenström, Carl Reinhold Polhem</i> , Bruksegare med 48 röster.	
” <i>Anderson, Frans Albert</i> , Kammarråd ... ..	” 48 ”
Friherre <i>Nordenfalk, Johan</i> , Godsegare .. .. .	” 48 ”
Herr <i>Åbergsson, Anders Victor</i> , Revisionssekreterare ...	” 48 ”
” <i>Samzelius, Per</i> , Sekreterare ... .. .	” 48 ”
” <i>Hierta, Carl Gustaf</i> , Kapten ... .. .	” 48 ”

*Suppleanter:*

Herr <i>Johansson, Johan</i> , i Bergsäng, Bergsbruksidkare med 48 röster.	
” <i>Biesert, Johan Niklas</i> , Fabriksidkare ... ..	” 47 ”
” <i>Ericson, Carl Wilhelm</i> , Öfverstelöjtnant... ..	” 46 ”

*W. Stråle.**A. G:son Bennich.**P. O. Hörnfeldt.**Sven Nilsson.*

Dessa protokoll lades till handlingarne; och skulle Riksdagens kanslideputerade om de sålunda försiggångna valen i vanlig ordning underrättas samt anmodas att låta uppsätta och till Kamrarne ingifva förslag såväl till förordnanden för de valde som ock till de skrivelser, hvarigenom dessa val komme att hos Kongl. Maj:t anmälas.

## § 4.

Föredrogos nedannämnda på Kammarens bord hvilande motioner; och hänvisades:

Herr *Ola Andersons* i Burlöf motion, N:o 117, till Kammarens Första Tillfälliga Utskott; samt

Herr *A. Gumælii* motion, N:o 118, till Kammarens Andra Tillfälliga Utskott.

## § 5.

Föredrogos, men blefvo för andra gången bordlagda:  
Stats-Utskottets Memorial N:is 23, 24, 25 och 26; samt  
Lag-Utskottets Utlåtanden N:is 21 och 22.

## § 6.

Till behandling förekom Stats-Utskottets Utlåtande N:o 13 a, angående regleringen af utgifterna under riksstatens Sjunde hufvudtitel.

*Punkterna 1—5:*

Biföllos.

*Punkterna 6—8:*

Lades till handlingarne.

*Punkterna 9—12:*

Biföllos.

*Punkten 13:*

Lades till handlingarne.

*Punkten 14:*

Biföllos.

*Punkterna 15 och 16:*

Lades till handlingarne.

*Punkten 17:*

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*

I anledning af Kongl. Maj:ts framställning derom att till anskaffande af ett isbrytareångfartyg för uppehållande af kommunikation vintertiden mellan Öland och fastlandet måtte på extra stat för år 1883 anvisas ett belopp af 146,300 kronor, hade Utskottet i förvarande punkt gjort följande hemställan:

“att Riksdagen — under anhållan, det Kongl. Maj:t, före meddelandet af beslut om anskaffande af ett isbrytareångfartyg för uppehållande af kommunikation vintertiden mellan Öland och fastlandet, täcktes låta infordra vederbörande landstings och kommuners yttranden, huruvida de vore villiga att med erforderligt belopp, dock ej öfverstigande 10,000 kronor, bidra till godtgörande af den förlust, som på samma trafikleds uppehållande må kunna årligen uppstå — ville på extra stat för 1883 anvisa ett belopp af 146,300 kronor, att, under vilkor det berörda medgifvande varder lemnadt, användas till anskaffande af omförmälda isbrytareångfartyg.“

Sedan uppläsning skett af denna hemställan, mot hvilken dels Grefve *S. Lagerberg* och dels Herr *Nils Petersson* inom Utskottet reserverat sig, anförde

Chefen för Kongl. Finansdepartementet Herr Statsrådet *Thempander*: Då jag först vid denna punkt, den 17:de i ordningen, haft anledning att begära ordet, beror detta på det synnerligen tillfredsställande förhållandet, att i de föregående punkter, som blifvit af Stats-Utskottet slutbehandlade, Utskottet i allt väsentligt biträdt de af Kongl. Maj:t afgifna förslag, och att denna Utskottets uppfattning numera ock blifvit af Kammaren accepterad.

Äfven i denna punkt har Utskottet lika med Kongl. Maj:t ansett lämpligt att på statens bekostnad för denna kommunikationsled anskaffades passande ångfartyg, men Utskottet har vid detta anslag fäst det vilkor, att vederbörande landsting eller kommuner borde intill ett belopp af 10,000 kronor, bidra till godtgörande af den förlust, som på samma trafikleds uppehållande kunde årligen uppstå. Det är vid detta vilkor jag ber att få göra en erinran, i hopp att Kammaren åt sitt beslut i denna punkt ej måtte gifva den form, Utskottet föreslagit, utan i stället oförändradt antaga Kongl. Maj:ts proposition.

Jag manas härtill af den bestämda öfvertygelse att vidhållandet af det vilkor, Stats-Utskottet föreslagit, är nära nog liktydigt med afslag å sjelfva saken, och, öfvertygad som jag är, icke allenast om behofvet och gagnet af denna kommunikationsled, utan äfven om det billiga i statens mellankomst för dess upprätthållande, kan jag icke underlåta att framhålla de omständigheter, som synas mig tala till förmån för den Kongl. propositionens antagande i oförändradt skick. Det har, som herrarne finna af det statsrådsprotokoll, som bifogats den Kongl. propositionen, icke ännu varit föremål för Kongl. Maj:ts pröfning, huru denna kommunikationsled bör ordnas, sedan fartyget blifvit anskaffadt. Det antydes emellertid i den Kongl. propositionen

olika sätt att gå till väga, och ett ibland dessa sätt ber jag att här särskildt få framhålla. Det är nemligen att förse det blifvande fartyget med befäl och manskap från flottans personal. Det är alldeles gifvet, att genom ett sådant tillvägagående den årliga driftkostnaden kommer att i högst betydlig mån nedbringas, ty, som herrarne finna af utskottsbetänkandet, har i de uppgjorda kostnadsberäkningarne antagits, att aflöningarne till befälhafvare och maskinist skulle komma att uppgå till 5,400 kronor, och detta belopp har Utskottet ansett lämpligt att statsverket komme att bestrida och att detsamma skulle utgå af postmedlen, men om man nu bemannar fartyget med personal, hemtad från flottan, så kommer den sammanräknade aflöningen icke endast för befälhafvare och maskinist, utan äfven för besättningen i öfrigt att uppgå till ett belopp, som med ungefär 2,000 kronor understiger hvad här blifvit beräknadt endast för befälhafvare och maskinist. Tager man då i betraktande att i den kalkyl öfver driftkostnaden, som blifvit uppgjord, aflöningen till besättningen upptagits till ett belopp af 2,400 kronor, så finna herrarne, att en högst betydlig nedsättning i driftkostnaderna blir en följd af den af mig nu antydda utvägen att bemanna fartyget med flottans personal. Jag tror sålunda att, om man i likhet med Stats-Utskottet anser lämpligt, att staten under alla förhållanden skall bära nyssnämnda utgift af 5,400 kronor och om man vidare tager i betraktande den betydliga nedsättning i kostnaderna, som af nyss antydda sätt att tillvägagå blir en följd, så bör icke utöfver dessa 5,400 kronor någon ytterligare, mera afsevärd utgift för statsverket vara att befara.

Nu kan man visserligen invända att, om så är förhållandet, bör det af Stats-Utskottet föreslagna vilkor icke hafva synnerligen stor betydelse. Jag medgifver att så verkligen kan vid första påseendet synas, men förhållandet är, att det är omöjligt att på förhand med full säkerhet uppgöra ett kostnadsförslag i detta afseende, bland annat därför att en faktor, den beräknade trafikinkomsten, icke låter beräkna sig. Om man nu skulle komma till kommunerna på Öland och på förhand begära deras ansvarighet för ett årligt belopp af 10,000 kronor, så måste sådant verka afskräckande på dem, huru intresserade de i öfrigt må vara för denna kommunikationsled. — Jag säger med flit "kommunerna på Öland", därför att jag antager för gifvet att något bidrag icke är att påräkna från Kalmar läns södra landsting, till hvilket Öland hör, men hvaraf det utgör den mindre delen.

Det är emellertid icke endast på osannolikheten att erhålla bidrag från kommuner och landsting som jag hufvudsakligen grundar min anhållan att få detta vilkor struket, utan fast mera derpå att det är min fulla öfvertygelse att i sjelfva sakförhållandena finnas goda skäl, som tala för att staten ej bör undandraga sig upprätthållandet af denna kommunikationsled. Vi veta att staten redan sedan många år tillbaka besörjer och helt och hållet bekostar vinterpostföringen mellan fastlandet och Gotland. Den bedrifves med ett staten tillhörigt ångfartyg, och kostnaden därför har de fyra sista åren uppgått till i medeltal omkring 41,000 kronor. Detta är ett medeltal, men ett år stego de till 49,000 kronor och sista året till nära 46,000 kro-

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

nor. Gotland eger en folkmängd af 54 à 55 tusen invånare; Öland ungefär 38,000. Nu säger visserligen Utskottet, att "Ölands invånare icke, med afseende å öns geografiska läge samt deraf betingade samfärdselförhållanden, kunna ega samma anspråk som Gotlands", och detta är ett förhållande, som jag fullkomligt erkänner, men för Gotlands större anspråk i detta afseende synes mig att ganska stort afseende är inrymdt, då man jemför det betydliga årliga kostnadsbelopp, som vinterpostföringen på Gotland kräver, med de kostnader, som här ifrågasättas.

Dessutom ber jag att få fästa Kammarens uppmärksamhet derpå, att det verkligen gifves förhållanden, hvilka i viss mening kunna sägas göra förbindelsen med fasta landet nästan ännu mera behöflig för Öland än för Gotland, eller åtminstone saknaden af dylik förbindelse ännu mera känbar för den förra än för den senare. Gotland bildar ett eget län och eget stift; Öland är deremot en del af Kalmar län och Kalmar stift. Större delen af detta län och detta stift är belägen på fasta landet. För den förbindelse, hvari Öland måste stå med sin läns- och stiftsstyrelse, är Öland följaktligen i behof af en regelbunden och betryggande kommunikation under hela året. Någon motsvarighet i det afseendet förefinnes ej med Gotland. Det synes mig äfven ur denna synpunkt vara ett åliggande för staten att icke draga sig tillbaka, när det gäller att upprätthålla förbindelsen med en landsdel, så betydande, att den eger 38,000 inbyggare.

Äfven en annan sak, som ingalunda är utan sin betydelse, torde böra uppmärksammas. Öland bildar en egen domsaga, men det gemensamma länscellfängelset för Öland och större delen af det öfriga länet är beläget i Kalmar. Nu inse herrarne alltför väl, att fångtransporterna icke kunna anordnas allt efter som kommunikationerna derför lämpa sig. Fångtransporter måste ega rum äfven vid de tidpunkter, då all kommunikation i öfrigt är afbruten. Det är tydligt och klart, att under sådana förhållanden antingen den nödiga noggrannheten vid bevakningen skall uppoffras, hvarigenom man äfventyrar rymning eller öfvervåld å bevakningen, eller också en rent af omenskelig behandling af fångarne icke kunna undvikas, hvaröfver man ock hört klagas; och i alla händelser måste under dessa isfärder såväl fångarne som bevakningen vara utsatta för vådor till lif och helsa. Denna kommunikationsfråga kan sålunda på visst sätt anses i sig innesluta jemväl en humanitetsfråga, och det synes icke heller från denna synpunkt staten värdigt att draga sig tillbaka från åliggandet att upprätthålla denna trafik. Jag har med det nu sagda velat visa, att frågan icke allenast gäller ett enskildt ortintresse, utan att det äfven är hänsynen till det allmännas intresse och statens egen uppgift, som kan påkalla statens mellankomst.

Der till böra vi ihågkomma, att det just är den tid af året, då kommunikationerna ofast äro afbrutna eller åtminstone mycket försvårade mellan Öland och fastlandet, som det gäller för Ölands invånare att bereda sig tillgångar i kontanta medel för de allmänna utskyldernas utgörande genom att sälja sina produkter. När Öland är afstängdt från fastlandet, blir naturligtvis afsättningen betydligt begränsad och

detta visar sig bäst deraf, att mången gång inträffat att priset per tunna spanmål vid sådana tillfällen ställt sig åtskilliga kronor lägre derstädes än på fastlandet. Äfven häri synes, mine Herrar, ligga ett skäl att staten icke lemna orten i saknad af det kommunikationsmedel, som är det enda, som kan ifrågakomma för denna landsdel. Jag vet att man säger, att i händelse orten icke direkt intresseras i detta företag, den kommer att framställa mycket stegrade anspråk på kommunikationernas liflighet och fordra tätare förbindelser än eljest skulle vara behöfliga, men denna farhåga tror jag vi lugnt kunna lemna ur räkningen. Här liksom mellan Gotland och fastlandet skulle det vara postverket, som komme att besörja kommunikationen, och jag är fullkomligt öfvertygad att Generalpoststyrelsen i detta som alla andra fall skulle låta sig angeläget vara att så mycket som möjligt nedbringa kostnaden för trafikens upprätthållande. Det kan väl för öfrigt icke betviflas, det det allmänna skulle ega tillräcklig kraft att tillbakavisa för långt sträckta anspråk i detta fall från en enstaka landsdel, när dylika anspråk icke kunde tillgodoses på annat sätt än genom ökade utgifter från det allmännas sida.

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

För min del anser jag saken helt enkelt böra uppfattas så: sistlidne Riksdag anhöll att Kongl. Maj:t täcktes efter vederbörlig utredning för näst sammanträdande Riksdag — d. v. s. nu pågående — framlägga förslag till upprättande af en ordnad och tidsenlig vinterkommunikation emellan Öland och Kalmar, vare sig genom aftal med enskildt ångfartygsbolag eller genom statens försorg. En sådan utredning har nu försiggått. Den har ådagalagt, att ändamålet icke kan på ett tillfredsställande sätt vinnas genom aftal med enskildt ångfartygsbolag; och då återstår endast det andra alternativet, eller att staten genom sin försorg upprätthåller den ifrågavarande förbindelsen. Jag kan icke antaga, att de härför uppkommande kostnaderna, hvilka för öfrigt, såsom jag redan antydt, kunna betydligt nedbringas, skola afskräcka Kammaren från realiserandet af den enligt mitt förmenande rigtiga tanke, som fans uttalad i sistlidne Riksdags skrivelse; utan hoppas jag tvärtom, att det frö, som der utsåddes, nu skall bära sin frukt genom godkännande af Kongl. Maj:ts proposition i oförändradt skick, hvarom jag tager mig friheten anhålla.

Herr Nils Petersson: Inom Utskottet kunde jag icke dela flertalets mening att till den Kongl. propositionen skulle fogas den utväxt, som Utskottets förslag innefattar och som jag, i likhet med chefen för Finansdepartementet, anser vara detsamma som ett maskeradt afslag. Med den kännedom vi ega om vår landstingsinstitution lär det väl vara föga troligt, att något landsting skall gå in på att garantera staten mot möjligen uppstående förluster. Jag säger: *möjligen*, emedan det icke är sagdt att någon förlust skall uppstå. Men att fordra af ett landsting att för obestämd tid ikläda sig garanti för likaledes obestämdt belopp — om också visserligen inskränkt till 10,000 kronor såsom maximum — det tyckes mig vara något för mycket begärdt; åtminstone har under min riksdagstid aldrig något dylikt satts i fråga.

Äfven ur en annan synpunkt anser jag ett bifall till Stats-Utskottets

*Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(F'orts.)*

hemställan vara liktydigt med ett afslag helt och hållet å den Kongl. propositionen. Som vi veta, sammantråda landstingen icke förr än i September, och någon åtgärd i angifna syftet kan naturligtvis icke af regeringen vidtagas, förrän det landsting, som vederbör, fattat sitt beslut i frågan. Blir detta afslag, hvilket, såsom jag förut antydt, är temligen troligt, så kommer alldeles gifvet frågan i en sämre ställning, än om hela förslaget af Riksdagen afslås. Ty neka kommunerna att lemna den äskade garantien, så är det knappt att hoppas att frågan å nyo kommer inför Riksdagen, åtminstone att den snart gör det, hvaremot, om Stats-Utskottets hemställan helt enkelt afslås, saken antingen genom en Kongl. proposition eller genom enskild motion lättare å nyo kan komma under Riksdagens pröfning.

Jag har endast ett par ord att tillägga. Ehuru icke direkt intresserad af den här ifrågasatta förbindelsen, kan jag, med den kännedom jag såsom boende i ortens närhet har om förhållandena derstädes, icke annat än på det varmaste påyrka att någonting åtgöres i saken. Betraktar man hvad staten på senare åren uppoffrat för åstadkommande i olika delar af landet af förbättrade kommunikationer, så tycker jag verkligen det kan vara på tiden, att äfven Öland får något med af det goda, eftersom ju ön i sin mån äfven fått bidraga till beredande åt andra orter af dessa förmåner. Huru skall det väl taga sig ut, då man i en framtid af historien får veta, att, under det staten för öfrigt gjort så mycket för kommunikationernas utveckling, man ännu år 1882 måste beqväma sig i att färdas mellan Öland och fastlandet på isbåt. Men, märk, icke någon båt som bryter is, utan en liten obetydlig farkost, som af passagerare och manskap stycketals måste dragas på isen och stycketals får drivas fram i sjön, så snart öppet vatten påträffas. Vi måste väl medgifva att detta icke är en tidsenlig kommunikation.

Man talar om de stora utgifter, som skulle vara förenade med upprättande och underhållande af den här ifrågasatta kommunikationslinien, och man vill derföre att befolkningen äfven skall deltaga i dessa utgifter. Men deltaga icke redan nu ortens invånare i kostnaderna för upprätthållandet under vanliga förhållanden af förbindelsen öfver Kalmarsund. Vill man verkligen fordra, att befolkningen dertill skall underkasta sig särskilda uppoffringar för att vid de tillfällen, då naturförhållandena vålla luckor i den regelbundna samfärdseln, kunna bibehålla förbindelsen med moderlandet? Chefen för Finansdepartementet har nyss så tydligt visat det mindre rimliga i ett dylikt anspråk, att jag anser det vara öfverflödigt vidare orda om ämnet.

Dessutom ber jag få framställa den frågan: när staten gör så mycket för vårt försvar i öfrigt och kastar ut millioner för att värja oss från våra politiska fiender, är det icke då statens skyldighet att göra något för att värja oss från en fiende till våra kommunikationer, nemligen isen. Jo, jag tror det; och jag anser att, om staten i detta fall gör en uppoffring af 1 à 200,000 kronor, denna uppoffring är ändamålsenlig. Skulle deremot den ifrågavarande kommunikationen icke bära sig, så kan jag icke inse hvilken förlust staten derigenom



egentligen skulle göra. Det fartyg, som nu ifrågasättes att byggas, kan i så fall användas på andra ställen å våra kuster. En talare har också föreslagit, att flera sådana fartyg borde anskaffas för att åstadkomma förbättrade kommunikationer. Kunna de icke användas på ett ställe, så äro de nog behöfliga på andra. Jag anser det vara öfverflödigt att vidare yttra mig i frågan och yrkar allenast att, med afslag å det af Utskottet föreslagna tillägg, Kongl. Maj:ts proposition måtte oförändrad bifallas.

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.  
(Forts.)*

Herr Fredenberg: I skrivelse till Kongl. Maj:ts sistlidna år ytttrade Riksdagen, att befolkningens på Öland anspråk på erhållande af förbättrad vinterkommunikation med fastlandet och särskildt med staden Kalmar vore särdeles behjertansvärda. Att så också måste vara förhållandet är helt naturligt, då, såsom vi nyss från statsrådsbänken hörde, Öland genom sina administrativa, eklelesiastika och kommersiella förhållanden är på det starkaste fästad vid länets residensstad Kalmar. Stats-Utskottet söker visserligen i sitt nu föreliggande betänkande i någon mån reducera dimensionerna af dessa anspråk genom att stryka ordet: "särdeles" framför ordet: "behjertansvärda", men de äro för mig ändå så tillräckligt stora, att jag utan den ringaste tvekan yrkar bifall till Kongl. Maj:ts förslag. Då jag för min ringa del varit med om nyssnämnda skrivelse till Kongl. Maj:ts, kan jag icke instämma med dem, som nu vilja, på sätt Utskottet föreslagit, säga till Ölands invånare: "edra anspråk på en förbättrad vinterkommunikation äro nog behjertansvärda, men för att komma i åtnjutande deraf måste ni betala till statsverket 10,000 kronor årligen." Postföringen är en skyldighet, som åligger statsverket, hvilken är afgiftsfri för hela landet, och derföre behöfver väl icke Öland för att erhålla en bättre ordnad och tidsenligare vinterpostföring betala en dryg afgift till staten. Men med denna statsverkets skyldighet sammanhänger ett i mina ögon ännu större intresse, nemligen mensklighetens, ty uti den skrivelse från Generalpoststyrelsen, som finnes refererad i Stats-Utskottets betänkande, heter det bland annat, "att för behofvet af en ny isbrytareångare för Kalmarsund, kunde ur erfarenheten om persontrafiken hemtas flera skäl, och dessa af "upprörande beskaffenhet"; att då Kalmarsundsbolagets båtar vore, om icke alldeles förkastliga till vintertrafik i Kalmarsund, likväl dertill mycket olämpliga, en kraftig isbrytareångare vore för ändamålet högeligen påkallad". För staten måste det väl vara en bjudande pligt att tillse att, t. ex. vid fångtransporter, mensklighet utöfvas mot samhällets olycksbarn, men detta är omöjligt med den nuvarande vinterkommunikationen, utan att säkerheten för fångars rymning på samma gång äfventyras. Nu må det visserligen vara sant, att fångtransporter till och från Öland vintertiden sällan förekomma, men om de inträffa sällan eller ofta, så kvarstår alltid statens humanitetspligt lika oförminskad, och om för uppfyllandet af denna pligt, liksom postföringens, måste anskaffas ett starkt isbrytande ångfartyg, så ligger det väl ingenting ondt eller orätt deri att staten på samma gång tillgodoser en aktningvärd och sträfsam befolknings stora behof af en förbättrad vinter-

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

kommunikation, helst det visat sig, att det enskilda intresset icke är tillräckligt starkt eller rikt för att tillfredsställa detta behof. Riksdagen har dessutom förlidna år erkänt — och rigtigheten häraf medgifver jemväl Stats-Utskottet — att Öland icke i något afseende kommit i åtnjutande af de kommunikativa förmåner, som genom statens medverkan på ett eller annat sätt kommit större delen af det öfriga landet till godo, ehuru ön likväl i mån af sin skatteförmåga fått bidraga till dessa. Då man således på det amplaste erkänner det berättigade i öns anspråk på förbättrade och mera tidsenliga vinterkommunikationer både ur rättvisans och likställighetens synpunkt, så fordrar väl, efter mitt förmenande, den enklaste logik liksom billigheten, i fall det skall ligga någon verklig mening i det nyssnämnda erkännandet, att man' ej på samma gång såsom vilkor för tillgodoseende af dessa anspråk yrkar att ön skall betala till staten 10,000 kronor om året. Som vi dessutom nyss hört från Herr Statsrådet och Chefen för Finansdepartementet, att de förut beräknade kostnaderna för ifrågasvarande kommunikationsled komma att betydligt reduceras, är detta för mig ett ytterligare skäl att yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Häruti förenade sig Friherre *Stackelberg*.

Herr Schenström: Efter de talare, hvilka, sedan jag begärt ordet, yttrat sig för bifall till Kongl. Maj:ts proposition, behöfver jag icke annat än instämma med dem och anhålla att Kongl. Maj:ts förslag måtte oförändradt bifallas.

Herr Hörnfeldt: Herr Statsrådet och Chefen för Finansdepartementet nämnde nyss, att han ansåge det af Utskottet vid anslaget fästade vilkoret liktydigt med ett afslag, men om Herr Statsrådet fortfarande har en sådan uppfattning, skall jag på Utskottets vägnar bedja få nämna, att sådant åtminstone icke varit Utskottets mening. Fast hellre har Utskottet ansett, att man just genom att fästa ett dylikt vilkor vid den framställning Kongl. Maj:t gjort skulle bereda densamma större utsigt att vinna framgång.

Man hyste dessutom den förhoppning att ortbefolkningen icke skulle taga detta vilkor så hårdt, emedan man resonerade som så, att det skulle i alla händelser vara mera gagneligt, om befolkningen sjelf i någon mån bidroge till samtrafiken med fastlandet, och ortintresset sålunda vore fäst vid företaget, än om detta uteslutande vore Kongl. Maj:ts och statens sak.

Detta har varit hufvudskälet, hvarför ifrågasvarande vilkor tillagts, men Stats-Utskottet har dermed ingalunda ens på aflägsnaste sätt åsyftat att göra företaget om intet eller velat antyda, att det icke skulle vara benäget att gå det framställda till mötes.

Vidare yttrade Herr Statsrådet att, om man på förhand skulle begära sådana garantier af befolkningen, skulle detta verka afskräckande. Om detta skulle verka så afskräckande, att de sjelfva icke alls ville bidraga till underhåll af trafiken mellan Öland och fasta

landet, då måste jag bekänna att intresset för saken icke kan af mig antagas vara synnerligen stort. Är den verkligen af så stor vikt för orten, som man hör uppgifvas, bör man ju också söka intressera allmänheten därför, så att man äfven af densamma kan erhålla något bidrag.

Herr Statsrådet yttrade också att fångar, som transporterades från Öland till fastlandet, skulle behandlas så omenskligt under transporten.

Jag medgifver visst, att detta kan vara händelsen en och annan gång, men detta träffar dock icke endast fångar, utan äfven ärligt folk, som ofta nog få slita mycket ondt, då de vintertiden skola gifva sig öfver från Öland. Jag tror mig icke heller träda grannlagenheten för nära eller behöfva anses för en obarmhertig människa, om jag säger att man ej bör låta det skälet väga alltför starkt, så att man endast och allenast för att kunna öfverföra fångar mera beqvämt än nu är händelsen skulle antaga förslaget utan hvarje vilkor. Ej heller tror jag man uteslutande bör säga, att Öland framför alla andra orter i vårt land bör komma i åtnjutande af ett sådant statsbidrag för underlättande af trafiken öfver Ölands sund utan allt medverkande från sin sida. Jag vill nemligen fästa uppmärksamheten derpå att, med undantag af Gotland, finnes icke en enda ort i Sverige, som erhållit en ny kommunikationsled, utan att kommunerna sjelfva äfven fått bidraga dertill jemte staten. Då det var fråga om anläggandet af den norrländska jernvägen mot Norge fick t. ex. Jemtland bidraga med icke mindre än 900,000 kronor och, då här under sistlidna års riksdag väcktes fråga om statsbidrag till byggande af en stambana genom Halland, utlofvade denna provins att bidraga med 900,000 kronor eller en million, jag minnes ej för tillfället hvilketdera. Jag erinrar mig också, hurusom för åtskilliga år sedan fråga här väcktes om bidrag af statsmedel för byggandet af en bro mellan Göteborg och Hisingen. Man hade begärt understöd härför af regeringen, men Kongl. Maj:t ansåg sig icke böra framställa proposition häröfver, och då motionen sedermera handlades i Stats-Utskottet, sade Utskottet också nej, och detta blef äfven Riksdagens beslut. Jag tror likväl, att trafiken mellan Göteborg och Hisingen öfver denna bro är mycket större än mellan Öland och fastlandet. De brobyggnadsskyldige fingo emellertid icke något statsunderstöd, utan byggde bron helt och hållet sjelfva, men då det blef fråga om att fastställa en taxa för öfverfarten af bron, säger Kongl. Maj:t det oaktadt, att han förbehåller tågande trupper samt posten äfvensom embets- och tjänstemän, då dessa äro ute i tjänsteärenden, rättighet att afgiftsfritt passera bron.

Jag tror således icke, att Ölands inbyggare böra hålla alltför strängt vid det af Stats-Utskottet föreslagna vilkoret, ty det är i sanning icke så svårt, att man icke bort kunna vänta något ännu hårdare.

Vidare skall jag bedja att få uppläsa några ord ur en promemoria, som vi fingo redan då denna fråga handlades uti Utskottet, på det att Kammaren må kunna deraf bilda sig ett omdöme, huru-

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)

vida det är så farligt med denna trafik vintertiden mellan Öland och fasta landet. Denna uppgift var lemnad dels af Konungens Befallningshafvande i Kalmar län, dels från Lotsälderman Kinman och dels från åtskilliga andra personer och hade ungefär följande innehåll: "att under de sista tio åren 6 personer drunknat; att dessa olycks-händelser vanligtvis varit en följd af obekantskap med strömmens riktning och gång i sundet samt genom genvägars tagande, då den härmed obekante genom sin öförsigtighet oftast sjelf varit vållande till olyckan; att 2 tums is trafikeras af gående, 4 tums af åkande, 5 tums af parlass; att så snart iskommunikationen kommit i gång upphöra båtarne, emedan öländingen hellre passerar på isen än på båt; att under isdrift i sundet ingen båt, huru stark den äru är, kan trafikera mellan Öland och fastlandet; samt att på de sista 10 åren kommunikationen någon gång varit stängd, dock under de senaste 7 åren ej mera än högst 7 på hvarandra följande dagar."

Häraf följer nu först och främst att de olycksfall, som inträffat på senare tider, icke uteslutande varit en följd af bristande kommunikationsmedel, utan härledt sig af andra omständigheter. Häraf framgår vidare, att trafiken icke varit stängd mera än under högst sju dagar. Då vågar jag fråga, huruvida för denna trafiklinie det verkligen är så nödvändigt, att man på *statens* bekostnad skaffar båtar, som kunna underhålla trafiken under de få dagar, som den vintertiden är stängd, och om det är skäl att härför göra en sådan uppoffring, som genom det föreslagna vilkoret uteslutande här är i fråga. Jag anser att det kan vara alldeles tillräckligt, om staten tillhandahåller en lämplig båt samt aflönar skepparen och maskinisten å densamma. Gör staten detta å sin sida, anser jag att staten gjort nog; och om den då till betäckande af öfriga kostnader för upprätthållande af denna trafiklinie fordrar en uppoffring af den för företaget intresserade delen af befolkningen, bör detta väl icke misstyckas. Det är ju icke sagdt, att uppoffringen nödvändigt skall blifva så stor som 10,000 kronor. Den kan ju i verkligheten komma att blifva mindre, och det omtvistade vilkorets betydelse blir ju då också i samma mån förminskad.

Jag tror därför, att man kan trygt bifalla Utskottets förslag, emedan det är det mesta möjliga, som kan erbjudas, för att få något alls. Jag yrkar således bifall till Utskottets förslag. Men för den händelse någon i Kammarerna skulle yrka afslag å detsamma, och jag sålunda, enär andra yrkat bifall till Kongl. Maj:ts proposition, skulle stanna i nödvändigheten att rösta mellan Kongl. Maj:ts proposition och afslag å Utskottets hemställan, skall jag, det bekänner jag öppet, rösta för det senare.

Herrar *J. Andersson* i Jönvik och *J. E. Johansson* i Forneby instämde med Herr Hörnfeldt.

Friherre Nordenskiöld: Jag kan icke dela Utskottets uppfattning i denna fråga, ty att förbättra kommunikationer och post-

förbindelsen mellan de olika delarna af landet är ovilkorligen ett statsintresse och har såsom ett sådant erkänts, alltsedan vi fått ett ordnad och omfattande postväsende, och sedan de flesta delarne af vårt land blifvit genomskurna af statsbanor. Om en så vigtig del af landet som Öland varit landfast med det öfriga Sverige, skulle vi helt säkert äfven haft en statsbana dit bort. Men så är icke förhållandet. Vi kunna icke bygga en jernväg dit, men det oaktadt har dess befolkning bidragit med sin andel till kostnaden för jernvägarne i de öfriga delarne af landet. Under sådana förhållanden är det i sanning ett billigt anspråk från deras sida, att staten anskaffar ett förbättradt och tidsenligare kommunikationsmedel mellan deras stora ö och fastlandet. Detta har också sistlidna års Riksdag till fullo erkänt, när skrifvelse till Kongl. Maj:t afgick med anhållan om vidtagande af åtgärder för att till nästa riksdag framlägga förslag till upprättande af en ordnad och tidsenlig vinterkommunikation mellan Öland och Kalmar; och förslaget om denna skrifvelse bifölls i denna Kammare och, om jag minnes rätt, äfven i Första Kammaren *utan diskussion*. I nämnda skrifvelse finnes det vilkor, som nu blifvit uppställt, icke omtaladt, och en sådan extra trafik- och postskatt, som här ifrågasattes att begära af Ölands befolkning, uppbares icke i någon annan del af landet. Den begärda afgiften kan icke jemföras dermed, att vissa delar af landet för att få jernväg lofvat fritt lemna jord till jernvägen och stationshusen eller att med betydliga anslag bidra till jernvägsanläggningen. Här är det nemligen fråga om, att en landsdel skulle betala en årlig afgift för att få posten regelbundet befordrad till sig under vintermånaderna.

Jag får därför yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition, och jag vill särskildt erinra de representanter, hvilka äro från delar af Sverige, hvilka genomkorsas af statsbanor, derom, att det för dem är en hederssak att utan något småsinnadt afdrag söka bereda det på tidsenliga förbindelser illa lottade Öland en fördel, som i någon mån kunde motsvara de bidrag, som Ölands invånare lemnat till statsbanorna. Särskildt intresserar frågan mig, därför att det är ett steg framåt att förbättra vinterkommunikationerna i Östersjön och bringa dem på en annan ståndpunkt än den de haft i den grå forntiden.

I detta yttrande instämde Herrar *Hasselqvist, Hedlund, Friherre Koskull, Friherre Leijonhufvud* och *Abergsson*.

Herr Bokström: Herr Talman! Jag ber att få förutskicka den anmärkningen, att jag lifligt önskar bifall till Kongl. Maj:ts proposition. Det var likväl ett yttrande af Herr Statsrådet och Chefen för Finansdepartementet, som uppkallade mig, för att deremot göra en vördsam erinran. Herr Statsrådet sade nemligen, att saknaden af en ordnad förbindelse med fastlandet vintertiden är mera känbar för Öland än för Gotland. Jag ber att deremot få erinra, att fördelen af en lätt kommunikation emellan en Orts befolkning och dess styrelse, enligt mitt förmenande, är af mycket underordnad vigt jemförd med angelägenheten för orten att med hänsyn till post, varu- och persontrafik

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

fritt och obehindradt komma i förbindelse med befolkningen i skilda delar af landet. Öland har äfven vintertiden i regeln två gånger om *dagen* sådan förbindelse med fastlandet, Gotland deremot icke mer än *två gånger i veckan*. Denna omständighet har i min hemort framkallat en liflig önskan att der få åtminstone en gång till i veckan en ordnad kommunikation med fastlandet, och det var derföre som jag icke kunde lemna Herr Statsrådets påstående rörande denna sak helt och hållet obemött.

Beträffande kostnaderna för den nya kommunikationen, huru höga de än må blifva, så må de icke debiteras endast den ena eller den andra orten, utan böra de snarare anses utgå till förmån för samtliga de andra, som blifva satta i förbindelse med hvarandra. Sålunda föreställer jag mig, att, då antagligen fullt ut lika många bref afsändas till Öland från fastlandet som till det senare från Öland, det vore högst orätt att debitera uteslutande denna provins för de kostnader, kommunikationen förorsakar statskassan. För öfrigt kan jag, för min del, icke finna annat än att det vore helt enkelt en gård af billighet och rättvisa från statsverkets sida, om det lemnade Öland den förbättrade kommunikation, som Kongl. Maj:t föreslagit, då, såsom redan förut här blifvit nämndt, Öland i sin mån bidragit till de förbättringar af kommunikationerna, som kommit andra, bättre lottade delar af vårt land till godo.

Jag yrkar bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herrar *Lyth* och *P. Larsson* i Fohle förenade sig med Herr Bokström.

Herr Sven Andreasson: Det har för Utskottet icke varit en lätt sak att framlägga förslag i denna fråga, och inom andra utgiftsafdelningen hade vi derföre undanskjutit behandlingen af densamma till den sista punkten på sjunde hufvudtiteln. Emellertid hade jag, då frågan så väl slutbehandlades på afdelningen som afgjordes i Stats-Utskottets plenum, ledighet från riksdagsgöromålen och deltog sålunda icke i dessa förhandlingar, men jag ber få upplysa, att, om jag det gjort, så skulle jag reserverat mig emot det slut, hvartill Utskottet kommit. Jag är nemligen af den åsigt, att hvarken Kongl. Maj:ts proposition eller Utskottets förslag kan afhjelpa det behof, som för den öländska befolkningen påstås förefinnas — ja, jag har mina skäl att betvifla det ett sådant behof verkligen föreligger. Utgående nemligen från den grundsats att vid bedömande af frågor, sådana som den förevarande, man i första rummet bör se till huruvida ett uppgifvet behof verkligen förefinnes och i andra rummet söka utfinna lämpligaste sättet för dess afhjelpande, har jag sökt skaffa mig del af alla de handlingar, som till upplysnings vinnande i saken inom Utskottet varit tillgängliga, och har dervid särskildt af de utaf Herr Hörnfeldt omnämnda, af Konungens Befallningshafvande i Kalmar län meddelade upplysningar trott mig finna, att med kommunikationerna mellan Öland och fastlandet icke är så illa bestäldt, som man här velat låta påskina. Härmed vill jag emellertid icke hafva uttalat

något klander emot Herr Danielson, hvilken energiska bemödanden härutinnan förtjena allt erkännande. Ty, såsom herrarne hafva sig bekant, har han, efter att först hafva vändt sig med skrifvelse till samtliga 33 kommunerna på Öland med uppmaning att gifva honom uppdrag att utföra saken och jemväl förmått icke mindre än 28 af dem att lemna honom dylikt uppdrag, sedermera ingått till Kongl. Maj:t med en skrifvelse i saken. I denna skrifvelse synes han dock hafva skildrat förhållandena i alltför starka färger. Åtminstone tyckes detta vilja framgå af Generalpoststyrelsens i ämnet afgifna utlåtande, och då man dessutom vet att trafiken mellan Öland och fastlandet för närvarande besörjes af, om jag minnes rätt, fem särskilda ångbåtar, förefaller det mig, som om det icke vore så alldeles behöfligt att anskaffa ytterligare ett fartyg för nämnda ändamål, såsom Kongl. Maj:t föreslagit. I sammanhang med hvad jag nu yttrat ber jag att få rätta ett misstag, hvartill jag tror att Herr Hörnfeldt i sitt anförande gjorde sig skyldig. Han yttrade nemligen att trafiken å ifrågavarande led, sådan den på de senare tiderna uppehållits, icke varit afbruten öfver tillsammanlagdt sju dagar. Detta torde dock icke så riktigt öfverensstämma med det utlåtande i saken, som Kronolänsman Wällgren ingifvit till Konungens Befallningshafvande och deri han säger, att under de tio senaste åren post- och passageraretrafiken på denna led icke varit hindrad mera än 3 å 4 gånger och då under en högst 2 dagar på samma gång. Att förhållandena för öfrigt icke äro så särdeles behjertansvärda framgår, bland annat, ur den åberopade lotsåldermannens uppgifter, enligt hvilka under hela den tid, han innehafvt sin befattning, icke mera än två människolif blifvit spilda på denna trafikled, och dessa fall förorsakade af egen oförsigtighet. Detsamma vitsordas äfven af den nyssnämnde Kronolänsmannen Wällgren, som i sitt omnämnda utlåtande yttrat, att under de sista tio åren inga olyckshändelser vare sig med eller utan förlust af människolif inträffat. Ja, äfven poliskontoret i Kalmar, hvarifrån äfven yttrande ankommit, har dervid endast lemnat sådana underrättelser, som bekräfta rigtigheten af min åsigt. Icke heller Generalpoststyrelsen tyckes anse anskaffande af det föreslagna fartyget nödvändigt, då den i sitt till regeringen afgifna utlåtande säger sig anse "postförningen i och för sig icke påkalla" något sådant, hvarförutan styrelsens öfriga resonnement icke heller tyckes gifva vid handen att den föreslagna åtgärden, enligt dess uppfattning, är så särdeles angelägen. Den första, af mig nyss uppställda frågan, huruvida ett verkligt behof här föreligger eller ej, anser jag mig således nu hafva besvarat på ett ingalunda tvetydigt sätt.

Sedan Generalpoststyrelsen från Kockums mekaniska verkstad, på förfrågan, fått förklaradt, att en stark isbrytande ångare om 225 hästkrafter och 8  $\frac{1}{2}$  fots djupgående kunde byggas för 146,300 kronor, men tillika framlagt förslag till en mindre båt om 180 hästkrafter, liggande endast 8 fot djupt, hvilken senare skulle kunna byggas för 136,900 kronor, har Mariningeniören J. L. Frykholm på tillfrågan sagt, att den af Kockums verkstadsbolag först föreslagna båten skulle

*Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)*

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

utan tillökning i kostnaderna kunna ändras så, att den blefve mindre djupgående. Sedermera har äfven chefen för sjökarteverket upplyst, att segelleden i Kalmarsund på långa sträckor icke har större djup än 8 fot, och att den ifrågasatta båten sålunda icke bör vara mera djupgående än 7 fot. Kan man verkligen, då så olika uppgifter föreligga, säga att frågan, såsom man nyss påstod, är fullt utredd. Jag tror det åtminstone icke. Min mening är icke, att man bör neka anslag, när ett verkligt behof föreligger och man kan vara förvissad om, att behofvet genom det begärda anslaget verkligen också blir afhjelpat. Men detta anser jag icke vara fallet här.

Nu säger man, att Ölands befolkning, mot hvilken jag för min del är mycket välvilligt stämd, icke fått några anslag och att man väl borde unna dem lika godt som andra t. ex. gotländingarne. Jag tror dock icke, att öländingarne äro så alldeles vanlottade i fråga om anslag; jag ber att i det afseendet få erinra, att det icke är så många år sedan Riksdagen beviljade anslag till *båthamnar*. Och vill man anställa jembörelser med hvad andra orter begärt och fått för enahanda ändamål, så tror jag icke att Öland är sämst lottadt. Jag ber att, lika med en annan talare från Stats-Utskottet, få återropa exemplet med hisingsboarne. De hafva sjelfva byggt en bro öfver Göta elf, som håller omkring 400 fot i längd och kostat mera än 300,000 kronor, och detta får betalas af en befolkning på icke mera än 12,000 menniskor. Der förelåg verkligen ett behjertansvärdt behof, ty der kunde det inträffa, att de, som skulle öfver från ön till fastlandet i Göteborg, kunde ofta i dåligt väder få vänta från midnatt till långt fram på förmiddagen, innan de lyckligt och väl voro öfver. Två särskilda gånger gjordes framställning till Riksdagen om erhållande af anslag för en brobyggnad, men utan framgång. När de sedan byggt bron på egen bekostnad genom aktieteckning och begärde fastställelse af taxa å de afgifter, som de skulle få uppbära af de trafikerande, så förbehöll sig staten, som icke med ett enda öre bidragit till brobyggnaden, fri passage för sina tjänstemän och effekter. Dessutom skulle kunna nämnas många andra orter, som i afseende å trafikförhållanden icke äro bättre lottade än Öland, så t. ex. Oroust och Tjörn, som äfven äro skilda från fastlandet.

Vidare säger man: "vi kunna ju icke bygga jernvägar till Öland som till öfriga landsdelar och derfore böra vi understödja dem på annat sätt". Ja, att vi skola göra hvad som är omöjligt. d. v. s. bygga jernväg till Öland, det kan man väl icke begära, men icke bör man derfore beskyllas för att vara afvotg stämd mot öländingarne.

Jag skulle väl ännu kunna hafva åtskilligt att tillägga, men det torde för denna gång vara nog med det, som redan blifvit anfördt. Det händer ofta i Utskotten att, då man icke vill alltför hårdt afspisa en motionär, man väl erkänner, att ett behjertansvärdt behof föreligger, ehuru man anser sig icke kunna bifalla den gjorda framställningen, och ibland skrifer Riksdagen och önskar en utredning genom regeringens försorg, hvilken ofta för regeringen kan vara ganska svår att åstadkomma. Så äfven i det här fallet. Riksdagen har i anledning af en enskild motionärs framställning begärt en utred-



ning, och regeringen har på grund deraf framlagt ett förslag. Detta klandrar jag icke, men vill, att Riksdagen skall tillse, huruvida det framlagda förslaget verkligen är gagnande och i någon mån motsvarar kostnaderna. Det anser jag icke vara fallet med det förslag, som nu föreligger, allra minst om man tänker på de dermed förenade dryga årliga utgifterna därför. I det skick frågan nu befinner sig anser jag mig därför icke kunna yrka annat än rent afslag å såväl Kongl. Maj:ts proposition som Utskottets förslag.

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

Herr Abr. Rundbäck: Den siste ärade talaren har till och med ifrågasatt behovet af en vinterkommunikation mellan Öland och fastlandet. Det är bra sent att ifrågasätta detta behof, då, som man vet, Riksdagens begge Kamrar i fjor gemensamt erkänt dess befintlighet och beslöto att ingå till Kongl. Maj:t med en skrivelse i ämnet, deri begärdes en utredning om de åtgärder, som vore erforderliga för behovets afhjelpande. När nu Kongl. Maj:t ställt sig denna Riksdagens önskan till efterrättelse, kommer Stats-Utskottet och vill sätta p derför, sägande helt enkelt, att Utskottet icke går in derpå utan på de eller de vilkoren och till på köpet sådana vilkor, om hvilka hvar och en nogsammt vet att, såsom talaren på kalmarbänken yttrade, de icke komma att uppfyllas. Ty, mine Herrar, det gäller icke 10,000 kronor för *en* gång, utan 10,000 kronor årligen, motsvarande ränta på 200,000 kronor. Det vore väl en i högsta grad obillig fordran att en så stor summa som denna skulle affordras kommunerna på Öland för att de skulle få den kommunikation, hvarom nu är fråga.

Hvad vidare angår hvad en föregående talare på norrlandsbänken påstått, att det icke vore så illa bestäldt med den vinterkommunikation som redan finnes, så är det i sanning ett utmärkt bevis han derför anfört, nemligen att på ifrågavarande kommunikationsled under några år icke drunknat mera än 6 personer. Detta yttrande påminner om hvad en eforus en gång yttrade om ungdomen vid ett läroverk. Han sade nemligen, att ungdomen i allmänhet uppfört sig ganska godt; visserligen hade somliga lärjungar begått en och annan förseelse, men endast 4 hade blifvit relegerade. Samma förhållande egde rum äfven här — kommunikationerna vore icke dåliga, ty endast 6 personer, hade drunknat på vägen. Här har vidare talats om, att en isbåt redan finnes; ja väl, men en isbåt så beskaffad att den stundom går på isen, men också stundom bredvid densamma i öppen sjö, men detta anser talaren naturligtvis icke innebära någon olägenhet.

Man säger ytterligare, att Ölands befolkning i förevarande afseende icke har någon rättighet att pocka på, utan att den må sjelf bekosta detta samfärdsmedel, i likhet med hvad många andra orter i ty fall fått göra, såsom t. ex. Jemtland och särskildt Hisingen.

Härvid ber jag dock få erinra, att staten använt mellan två à tre hundra millioner till stambanor, att den likaså använt många millioner för beredande af vattenkommunikationer medelst kanaler, äfvensom många millioner för körvägars anläggande och backars borttagande — allt detta på fastlandet. Men har väl någonsin en skilling af dessa

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

anslag kommit Öland till godo? Är det då för mycket att Öland får den lilla hjälp, hvarom nu är fråga? Nej, visst icke. Jag tror mig också kunna försäkra, att ölänningarne icke komma att känna sig tillfredsställda, om denna från deras sida berättigade framställning om statens mellankomst för det ändamål, som nu är i fråga, varder obehörigen afvisadt.

Jag yrkar bifall till den Kongl. propositionen.

Grefve Björnstjerna: Jag är till största delen förekommen af den siste talare. Äfven jag vågar påpeka, att Kongl. Maj:ts förevarande förslag tillkommit genom förra Riksdagens skrifvelse och att i denna skrifvelse icke med ett enda ord antyddes att kommunerna sjelfve skulle bidraga till en regelbunden förbindelse vintertiden emellan fastlandet och en så i alla afseenden vigtig del af vårt land som Öland är icke blott under vanliga fredliga förhållanden, utan äfven vid möjligen inträffande krig. Jag tror icke att man någonsin hittills fordrat, att enskilda personer skulle bidraga till ordnandet af tidsenliga postförbindelser, ännu mindre till — hvad som här är hufvudsak — person- och varutrafikens uppehållande under så egna omständigheter som de, hvilka här föreligga.

I likhet med den siste talaren får jag i öfrigt säga, att Herrar stats-utskottsledamöters sätt att försvara sina åsikter varit ganska besynnerligt. En bland dem ansåg det sålunda icke vara af någon betydelse, om åtskilliga personer drunknat, och den andre säger, att posten i alla fall kommer fram. Ja, detta senare tillgår på det sättet, att posten skjutes fram öfver sundet på kälke, än åt det ena än åt det andra hållet, allt efter som farbar is anträffas, och sålunda ibland lyckas komma i land, ibland icke. Om detta är ett lämpligt sätt för postbefordran, lemnar jag derhån. För öfrigt se vi ju hvarje år i tidningarne uppskakande berättelser om de svårigheter, som för enskilda personer äro förenade med att vintertiden komma från Öland till fastlandet eller tvärtom. För att förekomma de olyckshändelser, som här ofta inträffa, är staten, enligt min åsigt, skyldig att ingripa.

Man har vidare framhållit, hurusom i Bohuslän staten icke bidragit till byggande af en bro till Hisingen. Jag frågar om den saken har den minsta likhet med den, som nu behandlas. Dessutom har resultatet af denna brobyggnad öfver Hisingen varit ganska fördelaktigt för de deri deltagande. Företaget gifver 6 proc. utdelning och skulle gifva ännu mera, om icke det föreskrifvits att öfverskjutande beloppet skulle afsättas till reservfonden. Detta företag var således helt enkelt en god affär. Jag tror deremot icke, att ens någon kan ifrågasätta, att ordnandet af vinterkommunikationen mellan Öland och fastlandet skall blifva en dylik god affär. I annat fall skulle öbefolkningen naturligtvis längesedan sjelf ordnat den samma. Jag kan således icke finna annat, än att det är i högsta grad orimligt af Stats-Utskottets nyssnämnde ledamöter att med sådan envishet hålla fast vid det vilkor Utskottet uppställt. Jag får säga, att jag ej väntat en dylik småaktighet. Deremot har det för mig varit riktigt glädjande att höra Herr Nils Pettersson i Runtorp för en enda gång tillstyrka

en Kongl. proposition, utan att han dervid begärt någon enda liten afprutning.

För min del anhåller jag om bifall till Kongl. Maj:ts förslag oförändradt.

Herr Danielson: Jag ber till en början att till Herr Statsrådet och Chefen för Kongl. Finansdepartementet få frambära uttrycken af min hjertliga tacksamhet för hans nyss inför Kammaren afgifna anförande i denna fråga och för hvad han och Kongl. Maj:t gjort för densamma. Jag är äfven Riksdagen tacksam i det fallet; ty såsom vi veta blef det i fjor framlagda förslaget till skrifvelse i ämnet enhälligt bifallet af båda Kamrarne, utan att en enda röst höjde sig deremot. Det har derföre icke litet öfverraskat mig, att en ärad ledamot af Stats-Utskottet, som i fjor, då han jemväl innehade samma förtroendepost, intog en välvillig ställning emot oss öboar, i år kommer och gör invändningar emot det föreliggande förslaget, som ju Kongl. Maj:t framlagt på grund af Riksdagens i fjor aflåtna skrifvelse i ämnet. Det är hufvudsakligen med anledning af dessa jemte några andra invändningar som jag begärt ordet; och som jag förmodar att herrarne, på grund af det myckna som i denna fråga redan förekommit, derom redan bildat sig ett omdöme, vill jag försöka att fatta mig kort.

Den ärade stats-utskottsledamoten yttrade, bland annat, att det icke vore för mycket, om Ölands befolkning i någon mån bidroge till bestridandet af kostnaderna för åstadkommandet af en ordnad vintertrafik emellan ön och fastlandet, då i andra orter, exempelvis Jemtland, kommunerna måst lemnas ganska väsentliga bidrag till kommunikationernas förbättrande. Jag har särskildt tagit reda på, huru förhållandet varit med jernvägen genom Jemtland. Såsom herrarne veta, färdklarade sig Jemtlands läns landsting villigt att med 900,000 kronor bidraga till denna jernvägs anläggande. Från skyldigheten att deltaga i dessa kostnader var dock Herjeådalens befolkning befriad. Kostnaderna för denna jernvägs byggande uppgingo till 13,229,800 kronor; och om vi dividera denna summa med antalet personer inom provinsen Jemtland eller 64,810, så finner man att det af staten lemnade bidraget belöpte sig till 209 kronor 50 öre på hvarje person. Angående det af landstinget lemnade bidrag yttrar sig Kongl. Maj:t i bilagan N:o 5 i sin proposition N:o 1 till 1873 års Riksdag: att det icke kan synas för mycket, att ett landskap, som genom tvärbanan blifver satt i förbindelse med tvenne haf, bidrager med en summa, som icke uppgår till 4 gånger beloppet af de beräknade expropriationskostnaderna.

Således finna herrarne att sagda bidrag icke ens uppgick till fyra gånger expropriationskostnaderna; och att jemföra en summa af öfver 13 millioner kronor med en så obetydlig som den här ifrågasatta, eller 146,300 kronor, under det folkmängden i Jemtland icke uppgår till mer än 64,810 personer emot 38,000 personer på Öland, det synes mig vara högst egendomligt, ty i afseende å storleken stå dessa statsbidrag icke i något rimligt förhållande till hvarandra.

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

*Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)*

Vidare har den ärade statsutskottsledamoten sagt, att det icke tjenade något till att uppoffra penningar för ifrågavarande ändamål, då man ju kunde komma öfver ändå. Jag vill emellertid försäkra den ärade talaren, att, om han en enda gång vintertiden vore nödsakad att med de kommunikationsmedel, som nu stå oss till buds, begifva sig öfver Kalmarsund, så skulle han, innan han ännu kommit en fjerdedels mil från land, hafva ändrat åsigt. Det går nemligen icke lika lätt vintertiden att komma öfver Kalmarsund som att passera en insjö eller ett elfdrag; för att från fastlandet komma öfver till Öland eller tvärtom måste man oftast använda flera timmar, och derunder kan den resandes belägenhet ofta vara högst kritisk. Sundet är sällan jemnt tillfruset, strömdrag förekomma här och der och orsaka öppna vakar, hvilka måste kringgåås med fara för lif och gods. Hvad posten beträffar, är för dess öfverförande en särskild roddbåt bemannad med några dugliga sjömän, hvilka stundtals föra eller draga båten på hållbar is, stundtals på svag, nybildad is, stundtals i issörja, stundtals öfver vakar och stundtals genom öppen, stormande sjö, hvarunder de raske människens belägenhet i den lilla båten och i storm och köld i sanning mången gång är långt ifrån angenäm. Men det är en verklig glädje för öboen eller annan resande, då han skall öfver sundet, om han kan få göra sällskap med dessa modiga postförare som, om någon, hitta vägen, och för att få följa dem åt riskerar han gerna ett och annat kallbad med ty åtföljande förkylning.

Nu säger man, att detta olyckliga förhållande kan afhjelpas genom användande af de vanliga små ångbåtar, som nu trafikera sundet. Nej, de kunna icke besörja vinterkommunikationen och afhjelpa nyss sagda svårigheter.

Om de möjligtvis kunna taga sig ut ett stycke i sundet, så möter eller förefinnes isband, som de icke förmå forcera, och då återstår ej annat än vända om. Man kan ofta få se så att säga hela karavaner af öboar vandra ut på isen, då ångbåten från Kalmar väntas anlända, men man kan få vistas på isen hela dagen under fäfang väntan, till dess man slutligen finner att ångbåten måste vända, emedan han ej kan taga sig fram, hvarefter människorna få vandra af hem tillbaka igen med oförrättadt ärende. Att sådana händelser inträffa under oföret, det är verkliga sanningen.

En talare har som bevis mot behöfligheten af denna förbättrade vinterkommunikation åberopat intyg från polisen i Kalmar och yttranden af en person vid namn Wällgren samt af en lotsälderman. Jag har såsom skäl för motsatsen äfven att åberopa ett par yttranden, hvilka torde böra tillerkännas någon betydighet. Jag vill härvid ej gå längre tillbaka än åtskilliga år efter sedan de ångbåtar vi nu hafva började trafikera sundet, och kommunikationen har således ej sedan den tiden något förbättrats. Om jag då går tillbaka till min företrädare vid riksdagen F. Pettersson, så finner jag att han vid 1869 års riksdag väckte en motion, deri han säger, "att under vissa årstider denna landsträcka (Öland) är helt och hållet beröfvad all kommunikation med fasta landet"; och i en annan motion samma år säger han: "dertill kommer äfven den omständigheten, att Öland oftast vid de års-

tider, då kronoutskylderna skola betalas, är beröfvad all kommunikation med fasta landet och Kalmar stad, hvilken utgör landets största afsättningsort“. Vid 1868 års riksdag yttrade min företrädare Rudberg i en motion: “Det torde för ingen vara obekant, hurusom provinsen Öland är under vissa årstider helt och hållet beröfvad all kommunikation med fasta landet“; och i en annan motion, deri yrkande gjordes att få ett treklassigt elementarläroverk i Borgholm, säger han: “Föräldrarna nödsakas derföre sända sina barn till Kalmar ofta under de årstider, då Kalmar sund är nästan ofarbart, såsom i Januari månad, då vårterminen vid läroverket begynner, och i medio af December, då skolungdomen hemförlovas. Många af öns i Kalmar studerande ungdom hafva under dessa besvärliga resor många gånger måst blottställa sitt lif för obehagligheter, ja, mången gång ådragit sig sjukdomar, hvaraf deras helsa kanske för alla tider lidit“. Jag tror att dessa uttalanden också äro intyg, som man icke gerna kan jäfva, och jag vill sätta dem högre än de, som af den ärade talaren anfördes. De af honom åberopade personerna hafva kanske aldrig gjort någon färd öfver till ön under den svåraste årstiden. Att stå på stadsvallarne och se ut öfver sundet går nog för sig, men att gifva sig ut i färd i verkligheten deröfver är någonting helt annat.

Hvad beträffar det lilla kostnadsbidrag, som Utskottet i sparsamhetens intresse föreslår att utgöras af landsting och kommuner, vill jag icke klandra Utskottets syfte att spara äfven i det lilla. Men här äro dock förhållandena sådana, att, om Riksdagen eller denna Kammare bifaller Utskottets förslag, ett sådant beslut blifver det samma som ett rent afslag. Jag ber nemligen få erinra derom, att under det Öland i Kalmar läns södra landsting endast är representeradt af 9 ledamöter, utgör antalet sådana från fastlandet 29.

Nu veta herrarne att, för att få till stånd ett beslut i landstinget rörande utgifter, som skola utgå längre tid än under fem år, det fordras en majoritet utgörande  $\frac{2}{3}$  af de afgifna rösterna; denna föreskrift står, som herrarne veta, i 40 § af Landstingsförordningen. Men huru är det möjligt att få en så beskaffad majoritet, då 9 personer stå emot 29? Det är tvärtom alldeles omöjligt, och derföre tror jag att billigheten talar för Kongl. Maj:ts proposition i detta fall. Det kan ju dessutom ej nekas, att Utskottet helt och hållet erkänner, att behovet af det föreslagna fartyget är befogadt, men sedan kommer Utskottet till den der lilla afvikelsen, som innebär något helt annat.

Hvad vidare blifvit sagdt om fartyget, att det nemligen icke skulle kunna angöra Öland, derföre att det vore 8 fot djupgående, så är detta alls icke i enlighet med verkliga förhållandet. Om den ärade talaren, som yttrade detta, ville återgifva hvad som står i Kongl. Maj:ts proposition, så skulle han finna, att deraf tydligt framgår, att farvattnet ända in till Färjestaden är mer än 8 fot djupt så när som på en liten sträcka, hvilken genom en omväg från räta vanliga segelleden på högst 5 à 6 minuters längre gång kan undvikas, och der vattnet endast är 8 fot. Der är nemligen ett litet grund, som man med lätthet kan gå omkring på sätt jag nämnde, och

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)

då har man ett farvatten af ända till 11 fots djup. Herrarne kunna äfven i den Kongl. propositionen se, hurusom Mariningeniören Frykholm anfört, att de ångbåtar, som för närvarande besörja vintertrafiken i Kalmarsund, dertill äro olämpliga — hvilket, är som han säger, "en själfklar sak" — samt att man för behofvet af en ny isbrytareångare från erfarenheten om persontrafiken kunde hemta flera skäl, och dessa af "upprörande beskaffenhet". Det är således alldeles tydligt att här föreligger ett behof, som jag anser vara en statsangelägenhet, och jag hoppas, att herrarne skola vara välvilliga att afhjelpa denna svårighet. Jemföra vi Öland med Gotland, som här också blifvit omnämndt, så finna vi att Ölands befolkning utgör 70 procent af Gotlands. Då nu Gotland redan eger en postkommunikation, som årligen kostar staten omkring 45,000 kronor, så skulle, om vi finge i proportion efter folkmängden, 31,500 kronor årligen komma på vår lott. Här är nu emellertid endast fråga om en summa, som ej kommer att öfverstiga 10 à 15 tusen kronor, och hvilken summa, såsom vi hörde chefen för Finansdepartementet nämna, ytterligare torde i väsentlig mån kunna nedbringas. Se vi till förhållandena i öfrigt, så veta herrarne att Öland förr varit fränskildt från fastlandet samt haft egen länsstyrelse till 1827; men då fann statsverket skäligt indraga denna förmån och således inbespara kostnaden derför, och Öland lades under Kalmar län. Öland lyder också under Kalmar stift och saknar således de förmåner, Gotland har, af egen läns- och stiftsstyrelse; hvartill kommer att Gotland har eget elementarläroverk. Statens utgifter till förvaltningskostnader för de båda öarne äro således betydligt olika, och våra förhållanden i detta fall fordra en billig rättelse.

Jag vill icke uppehålla herrarnes tid längre, ehuru mycket kunde vara att tillägga, utan vädjar endast till herrarne att behjerta Ölands befolknings framställningar, som här föreligga, samt hoppas och tror att denna Kammare, lika med Första Kammaren; lemnar sitt bifall till Kongl. Maj:ts proposition; hvarom jag hos Herr Talmannen anhåller om proposition.

Med Herr Danielson instämde Herr *Gustaf Jonsson*.

Herr Jöns Rjundbäck: För min del kommer jag att bifalla framställningen om beredande af bättre kommunikation mellan fastlandet och Öland, men då jag gör detta på andra grunder än dem, som af föregående talare framhållits, skall jag icke upprepa dessas skäl, utan endast nämna mina egna.

Här har under diskussionen talats om ett annat kommunikationsmedel, nemligen en bro emellan Hisingen och fastlandet öfver Göta elf. Två särskilda gånger begärdes till denna brobyggnad bidrag af staten, men begge gångerna blef svaret ett tvärt nej. Och dock hade svenska staten år 1788 i och för fosterlandets försvar mot normännens anfall bränt upp en bro mellan fastlandet och Hisingen vid Kongelfs fästning, hvarjemte i afseende å en annan bro öfver andra elfgrenen Kongl. Maj:t — på hvilka grunder eller med hvad rätt kan

jag icke bedöma — helt sonika befalt, att den skulle rifvas. Staten hade sålunda på två ställen afbrutit kommunikationsförbindelser, som i århundraden bestått, men vägrade likväl att bidraga till en ny förbindelses åstadkommande. För samfärdseln från södra Sverige till Norge var emellertid behofvet af ett föreningsband med Göteborg oafvisligt, ty det fans icke någon brygga öfver Göta elf förrän vid Venersborg. åtta mil från kusten. Emellertid fick folket rättighet och länet skyldighet att upprätthålla kommunikationen öfver elfven medelst färjor. Endast vid Hisingen funnos sålunda åtta färjor, af hvilka sex ännu finnas kvar, oaktadt den nya bron uppförts. Denna bro jemte vägbyggnaden kostade 300,000 kronor, hvilken summa åstadkoms genom aktieteckning. Man hade mycket besvär att få arbetet till stånd, helst från statens sida alla möjliga hinder lades deremot. Slutligen när bron var färdigbyggd, förklarade Väg- och vattenbyggnadstyrelsen, som förut haft så mycket att invända mot företaget, att bron var ändamålsenlig och icke hindrande för sjöfarten. Då var allt mycket bra, men förut hade man på det ifrigaste satt sig deremot. Men icke nog härmed! Oaktadt staten icke bidragit med ett öre till brons byggande, förbehöll dock Kongl. Maj:t vid koncessionen, att statens egne embets- och tjenstemän, poster och transporter för det allmännas räkning ständigt skulle hafva fri passage öfver bron! Bron kostar vidare i underhåll 15,000 kronor årligen. Utom det, att den är längre än Vasabron här bredvid oss, måste nemligen till sjöfartens bekvämlighet anläggas förhålningsbryggor, hvilka icke stå sig länge, utan snart måste ersättas med nya. Härigenom blir underhållet ganska dyrt, så att på de första åren ingen ränta erhöles å aktiekapitalet. Den förtjenst, som nu erhålles, får icke öfverstiga 6 procent å kapitalet. Men staten deremot skall förtjena å detta enskilda företag! Den lilla reservfond, som dessutom finnes besparad, åtgår snart till byggande af nya förhålningsbryggor. Vid bron skall dessutom finnas en betjening af minst fyra personer, hvilka måste uppehålla sig der dag och natt för att vara till hands, när fartyg skola släppas igenom. Bron trafikeras i medeltal af 1,000 människor och 500 hästar om dagen. Hvar finnes maken till en sådan trafik? Den är nemligen icke allenast till nytta för Hisingen med dess 12,000 invånare — trafiken från Hisingen är af jembeförelsevis mindre betydelse — utan för trafiken från Göteborg och hela Halland. Men detta inverkar icke det minsta; det hindrar icke, att staten icke vill åtaga sig ens att hålla den väg, som nu uppbrotits å sank botten och lösa kärr. Dertill komma öarne Orust och Tjörn med sina 30,000 invånare, så att på öarne bor en befolkning af omkring 50,000 invånare. Hvad hafva nu dessa för kommunikationer? Inga. Der finnes intet isbrytarefartyg eller något dylikt.

Åfven finnes i dessa trakter ett betydligt sillfiske, såsom herrarne väl känna. Men hvad gör staten härför? I tidningarne har jag sett uttaladt klander derför, att dessa Guds gåfvor icke tillvaratagas. Men kommer man till Riksdagen med begäran om bidrag till anstalter härför, svarar man dertill genast: »nej, må den enskilde sköta

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)

sig sjelf». Farlederna äro emellertid mycket svåra, och man har i landstinget sökt afhjelpa dessa svårigheter. Man behöfver i skärgården ledfyrrar och utprickning af farvattnen för befordrande af fisket, men sådana finnas ej. Der finnas köpingar och fisklägen med 800 till 1,000 personers invånareantal, men inga anstalter har man inrättat för dem. Vill köpingen eller fiskläget hafva en brygga, så måste invånarne bygga den sjelfve. Der finnas farleder, som behöfva upprensas, oakadt sådana arbeten varit föremål för landstingets behjertande. Mycket behöfver dock ännu göras i detta afseende. Man har postgång öfverallt, säges det, men huru är den der beskaffad? Ibland kunna hundra- till tusentals fartyg ligga i skärgården, men hurudana postförbindelser finnas icke desto mindre? Jo, postgång finnes kanske en eller högst två gånger i veckan. Är det ett sätt att befordra samfärdseln för en sådan rörelse? Man behöfde en telegrafledning utåt skärgården; jag vet att fartyg stundom till ett antal af tjuu legat i hamnar, som saknat telegrafförbindelse med den öfriga världen.

Norges regering har deremot en annan åsigt om denna sak. Då sillfisket kom i gång, så ingick densamma till Stortinget med en proposition om beviljande af 20,000 kronor för att inrätta en telegrafledning mellan Hvalöarne i närheten af Strömstad och fastlandet. Ingenting sådant hördes dock af hos oss, ehuru vårt fiske är ganska betydande.

Under sådana omständigheter, och då jag tycker att nämnda trakt blifvit illa behandlad i fråga om förbindelsemedel, är jag af den åsigten, att Öland icke bör blifva handteradt på samma sätt och nu lemnas utan hjälp från det allmännas sida.

Vi hafva ju nyligen åter bifallit ett årsanslag till underhållande af Drottningholms, Nockeby och Tranebergs broar, fastän Riksdagen en gång till deras anläggning beviljat stora summor, och afgifter erläggas för broarnes begagnande, men ändock måste Riksdagen årligen anvisa nya summor till underhållet. Ty häradena i trakten vilja icke deltaga i underhållet, utan svara nej, då de derom anmodas. Och följderna är, att *staten* får betala. Men hvem betalar de 15,000 kronor till underhåll af Hisingsbron äfvensom de belopp, som erfordras till ränta å anläggningskostnaden? Det är folket, vi sjelfva, som göra det. Hjo—Stenstorps jernväg har icke hälften så mycken betydelse som denna bro; likväl har den fått ett stort statslån, som den haft räntefritt under femton år, och dessutom har *staten* medgifvit att dess lån får sättas efter de öfriga skulder jernvägen har. Det går emellertid på det viset, då personer med relationer åtaga sig att hjälpa fram saker och medverka till att dylika förmåner kunna erhållas, men der sådana män ej finnas, får man ingenting. Det är också just på grund af det bedröfliga förhållande, att det län, som jag tillhör, såsom tydligt synes af hvad jag anfört, ty värr fått göra en dylik bitter erfarenhet, när detta län verkligen är i kommunikativt hänseende allt för mycket förbisedt, som det nu gör mig en glädje att i min ringa mån bidraga dertill, att åtminstone en vigtig del af ett annat län får sina berättigade behof härutinnan uppfyllda. Man har talat om om de stambanor, hvarmed *staten* frikostigt begåfvat de



olika länen, men hvilken fördel njuter Göteborgs och Bohus län af de statsjernvägar, som derinom finnas? Huru många mil jernväg är det? Jo, icke mera än 3 mil, en bit vid Göteborg och en bit vid Uddevalla. Visserligen äro jernvägarne mycket nyttiga, men icke kunna så små bitar vara af synnerlig betydelse för ett län med 240,000 invånare. Och emedan jag vill vara förvissad, att en sådan orättvisa, i afseende å tidsenliga förbindelser, som Göteborgs och Bohus län fått röna, ej må begås emot Öland, ämnar jag, såsom jag redan yttrat, rösta för bifall till Utskottets förslag.

*Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)*

Herr Herslow: Det är icke denna frågas sakliga innehåll, utan den formella behandling, man här i Kammaren tyckes tillärna densamma, som förmått mig att begära ordet.

Då jag tog Stats-Utskottets betänkande i min hand, fann jag vid denna punkt från Utskottets sida två olika åsichter uttalade. Den ena, omfattad af pluraliteten, innehöll ett vilkorligt bifall till Kongl. Maj:ts proposition, den andra tillstyrker bifall utan något vilkor, en mening som representeras af tvenne Utskottets ledamöter. Jag trodde, att vi i dessa båda åsichter hade mottagit *alla* de yrkanden, som vi hade att vänta från Utskottet, men redan den första ledamoten af Utskottet, som efter reservanten hade ordet i denna fråga, lät antyda, att, om Utskottets hemställan icke skulle bifallas, han komme att rösta för rent afslag, i händelse något sådant yrkande blefve framställt. Efter detta lilla preludium framträdde ock omedelbart en annan af Utskottets ledamöter och yrkade rent afslag. Det förefaller mig, som om man härmed ville från Utskottets sida proklamera den åsikten, att dess utlåtanden äro edikter, efter hvilka vi hafva att i allo rätta våra önskingar och åsichter, huru berättigade våra önskingar än må vara och hur välgrundade våra åsichter än må synas åtminstone oss sjelfva. Utskottets ledamöter tyckas vilja göra riktigt klart för oss, att den, som af Riksdagen begär ett anslag, vare sig Kongl. Maj:t eller en enskild person, han skall få — hvad Utskottet vill gifva; nöjer han sig icke dermed, så får han ingenting. Detta är en ny upplaga af det bekanta maktspråket: "härefter rätten och packen eder", denna gång uttaladt till Riksdagen af en Riksdagens egen delegation. Och det är för att inlägga en protest mot ett sådant tillvägagående från Utskottets sida som jag begärt ordet. Den ledamot af Utskottet, som här framställt yrkande om afslag, började med att i viss mån åt sig förbereda möjligheten af ett sådant yrkande genom förklaringen att han icke deltagit i frågans behandling hvarken på afdelningen eller inom Utskottet. Jag kan icke neka till, att den lilla utredning han derefter på fri hand försökte sig med, vitsordade sanningen af hans påstående. Men jag hade önskat, att ett tillkännagivande härom varit afgifvet redan i betänkandet; först då hade jag ansett honom berättigad att nu framkomma med ett tredje, i Utskottets betänkande ej synligt förslag.

Till förekommande af sådana öfverraskningar för framtiden har jag önskat till protokollet få uttala en protest mot det tillvägagående, som vi här i dag från Utskottets sida bevittnat och som heller icke

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

är utan tidigare exempel, nemligen att, när man i en anslagsfråga märker något motstånd mot Utskottets pluralitet, denna då utspelar som en trumf i sista hand hotet om att stryka alltsammans. Jag anhåller att Kammaren denna gång måtte genom sin omröstning visa, att vi litet hvar, hvilket parti vi än må tillhöra, vilja förbehålla oss vår pröfnings- och beslutanderätt i Kammaren, oberoende af huru pröfningen utfallit i Utskottet. Det är företrädesvis ur denna synpunkt jag yrkar bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr J. P. Nilsson i Kägglå: Jag får säga att, ehuru man mången gång kan vara glad att Stats-Utskottet gör afprutningar på de belopp, som begäras, så får jag dock beklaga att jag denna gång icke kan dela Stats-Utskottets mening. Stats-Utskottet har visserligen föreskrifvit att medel skulle anvisas till inköp af ett fartyg, men medel till fartygets underhåll och dess tjenstgöring vill Stats-Utskottet icke att Riksdagen skall bevilja. Jag tror likväl att, om staten har makt att bygga fartyget i fråga, då har den ock makt att tillse det fartyget uppfyller sitt ändamål.

Ett par af Stats-Utskottets ledamöter hafva yttrat, att kommunikationen öfver Kalmarsund icke skulle vara så svår, som man velat påskina, emedan posten icke skulle hafva blifvit någon gång försenad mer än sju dagar. Möjligen kan det vara sant, att posten efter dessa dagars förlopp kunnat dragas öfver sundet på det ena eller andra sättet, men det kan ock inträffa andra förhållanden, då sundet icke är farbart utan stora svårigheter. Jag drager mig sålunda till minnes att för tre eller fyra år sedan, då det var en mycket svår vinter, var jag tillsammans på en jernvägsresa med en handlande från trakten af Kalmar. Han yttrade sig mycket om de svåra missförhållanden, som rådde i anledning af Kalmarsund, som under långa tider icke var farbart, och sade, bland annat, att Ölands befolkning lefde under svältförhållanden vissa tider af året.

Den, som nu kommer med jernvägen till Kalmar, får stundom vänta länge för att komma öfver, och å andra sidan kunna Ölands inbyggare ej afsätta sina produkter i Kalmar utan att därför nödgas underkasta sig ganska mycket obehag och icke ringa utgifter. Tager man detta i betraktande, så skall man finna, det de kostnader Stats-Utskottet fruktat att statsverket skulle tillskyndas genom att uppehålla deras kommunikationsled icke skola blifva så farliga, ty nog kan man taga för gifvet, att öländingarne skola talrikt begagna sig af det tillfälle till regelbunden samfärdsel med fastlandet, som erbjudes dem genom Kongl. Maj:ts förslag.

Jag skall ej yttra mig vidare, utan anser frågan vara så utredd att jag kan sluta mig till dem, som yrkat afslag å Stats-Utskottets betänkande och bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Sven Nilsson: Det är icke sällsynt att Stats-Utskottets ledamöter få uppbära förebråelser för både ett och annat, men att de skulle blifva klandrade därför att de fritt uttala huru de ämna rösta, eller att man vill lägga ett sådant tryck på Utskottets leda-

möter, att de icke skulle hafva rätt att här i Kammaren uttala sina enskilda åsikter eller rösta som de behaga, det går väl ändå för långt. Jag vill derfor säga den ärade ledamoten på malmöbanken, att jag icke kommer att rätta mig efter hans förmaningar. Jag tror, att jag eger rätt att i Kammaren uttala min mening huru jag vill rösta, för den händelse jag blir satt i nödvändigheten att rösta emellan ett bifall eller afslag å en Kongl. proposition, liksom jag också torde ega rätt att uttrycka denna min åsigt vid föredragning af ett Utskottets betänkande, utan att ett sådant uttalande från Utskottets sida kan betraktas på det sättet, att Utskottet vill lägga något tvång på Kammararens handlingsfrihet. Lika litet befogad synes mig ock vara den förebräelse för "småaktighet", som en talare på stockholmsbanken till min fördran ej tvekat att göra de härvarande ledamöter af Stats-Utskottet, hvilka ej velat biträda Kongl. Maj:ts förslag utan det af Utskottet tillagda vilkor. Jag hade verkligen icke väntat att någon ledamot i denna Kammare skulle framkasta en sådan beskyllning mot Utskottet. Dock — den som i likhet med denne talare förfäktar det påståendet, att *allt* hvad Kongl. Maj:t behagar föreslå skall obetingadt antagas, han kan måhända för sin enskilda del hafva rätt att vilja göra gällande en dylik uppfattning, men jag tror icke att det är många af Kammararens ledamöter, som dela hans åsigt.

Nu säger man här, att man skall fästa behörigt afseende å sistlidne Riksdags skrifvelse i ämnet. Ja, jag erkänner äfven för min del gerna, att denna skrifvelse verkligen innebar, att Riksdagen önskade att bidrag från det allmännas sida skulle lemnas för åstadkommande af en bättre förbindelse vintertiden mellan Öland och moderlandet. Men icke hade jag föreställt mig, att i denna Riksdagens skrifvelse låge ett obetingadt löfte, att Riksdagen skulle antaga hvarje framställning, som af Kongl. Maj:t kunde göras. Jag tror tvärtom att Riksdagen i detta som i alla andra fall har full handlingsfrihet, och att det är Riksdagens pligt att pröfva Kongl. Maj:ts framställning samt besluta hvad den anser rätt och billigt. I förevarande fråga har Stats-Utskottet förordat bifall till Kongl. Maj:ts framställning, men dervid allenast fästat ett *vilkor* — något som Utskottet i många andra fall har gjort. I Stats-Utskottet föreslås, att staten skall bidraga till ifrågasvarande ändamål med en viss, icke obetydlig summa, förutom årliga uppoffringar som kunna blifva ganska stora, men att äfven de kommuner, som företrädesvis draga nytta af den ifrågasatta kommunikationsleden, skola underkasta sig en liten uppoffring derfor. Jag vädjar till Kammaren, om icke såväl Kongl. Maj:t som Stats-Utskottet ofta framkommit med liknande förslag, som af Riksdagen godkänts. Hvari ligger väl faran af eller det orätta uti att begära, att äfven befolkningen i den ort, till hvars fördel den ifrågasatta kommunikationsleden skulle blifva, äfven dertill i någon mån bidrager? Icke kan väl en dylik begäran vara hvarken småaktig eller oriktig, utan tvärtom. Här har vidare talats om flere jernvägsförbindelser, till hvilkas åstadkommande enskilda bidrag erbjudits, på samma gång man fordrat uppoffring af staten, och en talare anförde, hurusom i fråga om en jernvägsanläggning, hvartill staten lemnade 13,000,000 kronor, kom-

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

*Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)*

munen bidrog med 900,000 kronor. I detta fall är nu ifrågasatt, att staten skall bidraga med ett anslag af 146,300 kronor förutom ganska stora bidrag årligen, och kommunen med högst 10,000 kronor. Således en obetydlighet emot de anspråk, som fordras af staten i detta afseende, och således icke så farligt för kommunerna, som man velat låta påskina.

Man har vidare sagt, att flere menniskor mistat lifvet till följd af de bristfälliga kommunikationerna vintertiden emellan Öland och fastlandet. Men i hvilka orter äro icke kommunikationerna i mer eller mindre mån bristfälliga. Från skilda delar af landet hör man ofta omtalas dylika olyckshändelser, förorsakade deraf, att kommunikationerna på vissa ställen underhållas medelst färjor och dylika kommunikationsmedel, hvarigenom långa tider på året kommunikationerna emellan härad, kommuner och byar äro helt och hållet afstannade. För afhjelpande af dessa olägenheter kunde ju då också vara skäl att söka erhålla bidrag af staten, men icke har staten hittills lemnat bidrag för afhjelpande af sådana olägenheter utan kommunernas mellankomst, och jag tror ej att Öland bör hafva någon företrädesrätt i detta hänseende, då man väl ej får antaga att staten utan bidrag från kommunerna hädanefter lemnar bidrag för dylika ändamål. Man har vetat omtala att den bro, som uppförts på enskild bekostnad vid Hisingen, lönar sig så bra, att man har vinst af företaget. Jag frågar, hvilka äro de, som bidraga härtill? Har det icke varit de, som bo på orten? Genom höga broavgifter hafva trafikanterne hittills fått både bygga och underhålla den samma. Under sådana förhållanden må det vara delegarne väl unnadt, om bron lemnar någon vinst. Ett är dock säkert, att staten icke i någon mån bidragit till detta företag. Och om nu detta sätt att åstadkomma förbättrade kommunikationer skall vara så vinstgifvande och bra, vore det ej då skäl att låta Öland och de andra orter, som kunna vara intresserade för nu ifrågavarande kommunikationsled, göra på samma sätt som Hisingsboarne?

Men då staten väl svårligen kan undgå att bidraga till detta företag, sedan Riksdagen förlidna år uttalat sig i frågan, skulle jag för min enskilda del hafva önskat, att denna sak hade ordnats så, att man till ett bolag lemnat ett kontant penningebelopp antingen för en gång eller årligen för bestridande af den ifrågavarande kommunikationen, men detta mitt förslag fann icke något gehör inom Stats-Utskottet och äfven har jag af ortens representanter hört, att man vore mera böjd för ett förslag sådant som Utskottet nu framlagt. Derfor har jag också biträdt Stats-Utskottets förslag. Ehuru jag således i principen är emot såväl Kongl. Maj:ts proposition som Utskottets förslag, vill jag dock icke rösta för afslag, utan skall rösta för bifall till Utskottets hemställan. Jag är öfvertygad, att det bidrag, som här skulle lemnas, skall vara tillräckligt för sakens genomförande, och motionären har ju också sjelf uttalat den mening, att kommer företaget blott väl i gång, skall det säkerligen icke möta några svårigheter att hålla det uppe utan ytterligare kostnader för staten, hvaraf framgår, att kommunernas bidrag skulle blifva högst

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.  
(Forts.)*

ringa, om ens något. Under sådana förhållanden tror jag, att det bidrag, som fordras af kommunen, icke är för högt, och att vederbörande kommuner nog skola ikläda sig den garanti som här är ifrågasatt, såvida en förbättrad kommunikation för dem har något värde. Jag föreställer mig äfven, att man med denna begäran icke i första rummet vädjar till befolkningen på Öland, utan till Kalmar läns södra landsting. Är det så, att Öland är så vanlottadt med kommunikationer, som man här velat framhålla, kan jag icke antaga, att landstinget skall vägra detta bidrag, och sålunda bör det icke innebära någon fara för företagens framgång att nu bifalla Stats-Utskottets förslag. Jag tror således icke att ett sådant bifall är liktydigt med ett afslag, utan att företaget dermed skall kunna realiseras, och derigenom får äfven staten en garanti för, att kostnaderna icke skola uppgå allt för högt, såsom t. ex. nu är fallet för vinterkommunikationerna med Gotland.

Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Lindmark: Denna fråga är så genomdiskuterad, att icke mycket torde vara att tillägga. Den siste ärade talaren har dock gifvit mig anledning att här säga något.

Ingen lärer väl vilja bestrida att icke hvar och en af Kammarens ledamöter må hafva rätt att till protokollet uttala sin åsigt i afseende på en fråga och att votera som han behagar, men han får dock icke känna sig förnärad, om hans åsikter underkastas kritik. Och då Riksdagen tillsätter en delegation eller ett Utskott, tror jag Riksdagen också kan hafva rätt att förvänta, att denna delegation efter verkställd utredning inkommer med ett sådant förslag, att man deraf kan finna, huruvida dess ledamöters åsikter varit för eller emot frågan. Om man sedan, då förslaget föreligger till behandling och afgörande af Riksdagen, finner att den ene efter den andre af utskottsledamöterna faller ifrån sin uttalade åsigt och yrkar afslag derpå, tror jag icke man får förväna sig, om de ledamöter af Kammaren, hvilka icke varit med om frågans behandling inom Utskottet, finna ett sådant förfaringssätt besynnerligt. Det är nära nog fara värdt, att detta sätt att gå till väga vid vissa tillfällen kan af Kammarens ledamöter uppfattas som ett hot, såsom också den ärade talaren på skånebänken påpekade, och det vore önskligt, att något sådant icke vidare förekomme inom denna Kammare. Detta om detta.

Hvad nu sjelfva frågan beträffar, ber jag först få bemöta en ärad ledamot af Stats-Utskottet, som anmärkte att det kommunikationssätt, som hittills begagnats och varit bra, också kunde duga hädanefter. Detta förefaller mig vara ungefär detsamma som att säga: då vi förut kunnat åka på skjutskärra, hvarför skola vi nu hafva jernvägar? Tiden går framåt och tager oss med sig, antingen vi vilja det eller icke; hvad som gått an förut, duger icke alltid nu. Vi hafva med deltagande läst om hvilka faror människor ofta vintertiden fått underkasta sig på denna kommunikationsled; och detta är något som vi både böra och kunna förekomma. Detta torde vara tillräckligt svar på denna anmärkning.

*Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)*

Jag föreställer mig för öfrigt att, huru än Herrar ledamöter af Stats-Utskottet resonera i denna fråga, står det dock fast att Riksdagen i sin skrifvelse till Kongl. Maj:t anhöll, "det täcktes Kongl. Maj:t efter vederbörlig utredning framlägga förslag till upprättande af en ordnad och tidsenlig vinterkommunikation emellan Öland och Kalmar, vare sig genom aftal med enskildt ångfartygsbolag eller genom statens försorg". Dervid gjordes icke något förbehåll eller sattes i fråga att kommunerna skulle dertill lemna bidrag, utan man ansåg då denna fråga vara så behjertansvärd, att man ville lägga företaget i statens händer, för så vidt icke lämplig öfverenskommelse med enskildt bolag kunde träffas. Nu föreligger en fullständig utredning, hvaraf framgår att något enskildt bolag icke ansett sig kunna underhålla denna kommunikationsled, och då återstår väl ingenting annat än att följa det andra alternativet, som Riksdagen i fjor angaf och som Stats-Utskottet genom föreliggande förslag enligt min uppfattning sökt göra om intet. Detta kan väl icke af någon bestridas. Jag vill endast fråga dem, som förordat Utskottets förslag, huru det skulle kunna gå för sig att tvinga landstinget att för en längre framtid binda sig att bevilja 10,000 kronor årligen för nu ifrågavarande ändamål. Låtom oss antaga att landstinget åtager sig denna utgift för ett år, och att på grund deraf en ångbåt bygges för vinterkommunikationen mellan Kalmar och Öland; men landstinget kan dock nästa år säga: "denna börda är oss för tung, därför vilja vi icke längre betala denna summa". Huru vill man då förfara? Kanske skulle man då lägga upp ångbåten och afbryta förbindelsen? Jag tror icke detta vore lämpligt, lika litet som jag kan finna det vara anledning att, då denna kommunikationsled visat sig vara i behof af en tidsenlig förbättring, tvinga kommunerna att betala skatt för åstadkommande deraf.

Här har äfven talats om bron till Hisingen, men jag ber dervid få erinra, att denna bro har ett bolag byggt samt att detta bolag uppbär afgifter af dem som passera bron, och det har derigenom en årlig vinst af 6 procent på anläggningskostnaden; så att detta förhållande är föga jemförligt med nu ifrågavarande.

Jag vill nu icke längre upptaga Kammarrens tid eller göra några afvikningar från ämnet, men jag ber dock få fästa herrarnes uppmärksamhet på att hvad Herr Jöns Rundbäck så bevekande talade om Bohusläns brist på allt understöd från statens sida i afseende på härmed jemförliga förhållanden, icke håller fullt streck. Staten lemnar nemligen icke denna skärgård utan hjälp, då åtminstone under vintertiden en kronobåt der är stationerad, och jag tror mig kunna säga — och äfven vinna andras medgifvande derom — att denna kronobåt gjort ganska mycken nytta, då det gått att bryta isband eller hjälpa fiskarbåtarna med bogsering och dylikt. Detta visar väl att staten dock gjort något äfven för denna del af landet.

Det förefaller mig också besynnerligt att, då man här gjort en mängd jemförelser, som alla äro mer eller mindre haltande, för att visa att kommunerna borde bidraga till den ifrågavarande kommunikationsleden, man då icke äfven jemfört denna fråga med andra härmed

mera likartade fall. Om t. ex. en statens jernväg skulle anläggas genom en mycket kuperad terräng, der stora utschaktningar voro nödvändiga och dertill således äfven stora kapital fordrades, månne man då, när denna del af jernvägen icke kunde beräknas lemna tillfredsställande ränta, skulle kunna ifrågasätta att de kringliggande kommunerna skulle ikläda sig garanti för att jernvägen skulle betala räntan på anläggningskostnaden, för så vidt de ville se jernvägslinien framdragen genom sagde kommuner? Jag tror det icke.

Jag skall således tillåta mig att yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition, då jag anser denna sak vara af sådan vikt, att staten ensam bör taga den om hand, utan att begära några bidrag från kommunernas sida.

Herr Sven Andreasson: Då jag nyss begärde ordet, skedde det i afsigt att bemöta Herr Grefve Björnstjernas yttrande, men då nu en ärad talare på malmöbänken rigtat obefogadt klander emot Stats-Utskottet och särskildt emot mig, ber jag att få först bemöta honom.

Den ärade talaren har sin plats så nära min, att han bort höra, att jag yttrade, att det i Stats-Utskottet visade sig vara förenadt med svårigheter att framlägga ett tillfredsställande förslag i denna fråga, hvilket ju visade att man var lika mycket sinnad för afslag som för bifall till Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition, och man fann derföre slutligen bäst att gå en medelväg, i den tanke att, om befolkningen på Öland icke ville underkasta sig den uppoffring, som här är föreslagen, vore hela saken heller icke mycket angelägen. Hvad särskildt mig vidkommer, ber jag få erinra derom, att jag började mitt förra anförande med tillkännagifvande, att jag väl *samtalsvis* deltog i denna frågas behandling inom Utskottet, men till följd af sex dagars undfången permission, hvaraf jag dock endast begagnade fem, icke var närvarande, då frågan slutligen afgjordes vare sig i afdelningen eller i Stats-Utskottets plenum. Nu fordrar talaren på malmöbänken ändock, att man af Stats-Utskottets betänkande skulle se, antingen att jag icke öfvervarit frågans behandling eller att jag reserverat mig. Jag har redan sagt att jag, som var frånvarande, icke kunde reservera mig, i annat fall hade jag säkerligen gjort det. Med denna förklaring torde man böra vara tillfredsstäld.

En annan talare, på stockholmsbänken, Grefve Björnstjerna, som instämde med talaren på skånebänken, påstod att någon bland Stats-Utskottets ledamöter skulle hafva yttrat, att öländingarne nu som förr kunde nöja sig med isbåtar till vintertrafik. Jag vet ej om han härmed syftade på mig; men om så var förhållandet, får jag erinra honom att jag endast sagt, det kommunikationerna med Öland vintertiden icke äro så otillfredsställande, som man låtit påskina, och det har jag framdragit fakta för.

Grefve Björnstjerna sade sig hafva tre skäl för att bifalla den Kongl. propositionen. Det första var att Hisingsbrons bolag gjort goda affärer på sin bro, det andra att man icke skall vara småaktig, det tredje att Nils Pettersson denna gång är med om att bifalla regeringens förslag. Hvad det första skälet angår, så hafva Hisings-

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

*Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)*

boarne fått underkasta sig så höga broavgifter, att en årlig utdelning i alla fall ej understiger 6 procent kanske, och desse aktieegare, som hufvudsakligen är göteborgare, göra nog god affär härpå, men den trafikerande allmänheten från Hisingen och Inland får dyrt betala alltsammans. Beträffande de två återstående skäl, Herr Grefven anförde, äro de så underhaltiga, att jag ej vill inlåta mig i något svaromål derpå. Men jag upprepar att frågan här gäller, om det projekterade ångfartyget kan gå på 11,8 eller 7 fots vatten, och för att besvara denna fråga hafva motsidans alla talare helt och hållet dragit sig. Jag har redan framhållit att det tillfrågade verkstadsbolaget föreslagit antingen en ångbåt af 8½ fots djupgående eller en något billigare af 8 fots djupgående, men att chefen för sjökarteverket sagt att vattnet icke är mer än 8 fot djupt och endast 6 fot inne i hamnen, och att således båten icke kan byggas ens 7 fot djupgående. Mariningeniör Frykholm har instämt och förklarat, att en sådan förändring säkert skulle kunna vidtagas med den i första alternativet föreslagna 8½ fot djupgående båten, att den blefve endast 7 fot djupgående. Jag har ej hört någon af talarne uppehålla sig vid denna omständighet. Om nu en båt bygges, som sedermera ej befinnes kunna gå fram, så är ju ändamålet alldeles förfeladt. Jag påstår därför att frågan ännu ej är tillräckligt utredd. Den ärade talaren på ölandsbänken har visserligen försäkrat, att man bör tro mera på motionärens försäkringar än på auktoriteterna, och jag har visserligen hört honom ganska starkt betona sin mening i vissa ställen äfven i sin skrifvelse till Kongl. Maj:t, likasom en annan motionär och gjort det; men jag frågar likväl hvilket som bör gälla mest, antingen motionärens utsago eller de upplysningar, vederbörande myndighet på Utskottets begäran lemnat. Utskottet har ej vändt sig till "den eller den", utan till Konungens Befallningshafvande i Kalmar län, som till följd deraf infordrat utlåtande från vederbörande. Det hade varit önskligt att Kammararen varit i tillfälle taga kännedom om innehållet af de handlingar, Utskottet från det hållet mottagit.

Hvad kostnaderna beträffar, så lära de ej blifva små. Ångbåten skall af staten inköpas, bemannas och underhållas, det är klart. Men när skall den vara i verksamhet? Som herrarne torde finna af handlingarne, är det ej gifvet att kommunikationen på Öland är afbruten under tiden December—April. Skall nu den nya båten täfla med bolagens båtar, när det ej är is i sundet, eller är meningen att den skall ligga still i beredskap om stark is inträffar? Ty om isen är mindre än 4 tum, då gå äfven bolagets båtar, men om den är öfver 6 tum, kan hvarken den nya båten eller någon annan besörja trafiken. Skall den nya båten på detta sätt vara beredd med befäl och manskap för att kanske just då den skall börja sina turer blifva obehöflig, emedan omslag i väderleken inträffat! Jag är verkligen tveksam huru man tänker ställa härmed.

Många och viktiga skäl synas mig således tala för att saken tages i öfvervägande ännu en gång, innan anslaget beviljas. Åtminstone kan icke jag för min del lemna min röst för bifall dessförinnan. Jag är ej på något vis avfogt stämd mot Ölands befolkning och skall icke



heller taga det allt för nära, om Riksdagen beviljade anslaget, men jag har ansett som min oafvisliga pligt såsom riksdagsman att uppträda mot en åtgärd, hvilken jag, till följd af de upplysningar Utskottet förskaffat sig och från myndigheterna erhållit, anser fullkomligt ändamålslös.

Jag yrkar fortfarande afslag.

Herr Danielson: Jag vill gifva den siste ärade talaren allt erkännande för hans möda att utreda denna fråga, öfvertygad som jag är att han dervid endast varit ledd af intresse för saken. Men då han förra året — såsom jag redan erinrat — i Stats-Utskottet var med om att föreslå en skrifvelse i ämnet till Kongl Maj:t och i Kam-maren genom sin tystnad bidrog till beslutet om affärdandet af denna skrifvelse, hvori med kursiv stil står taladt om en "*ordnad och tidsenlig vinterkommunikation emellan Öland och Kalmar*", så finner jag det inkonsequent af honom att nu motsätta sig det förslag, regeringen i ämnet framlagt. Riksdagen har ju genom de nyss citerade orden gifvit ett tydligt löfte att afhjelpa detta behof. Och Riksdagen säger vidare i motiveringen "*särskildt behjertansvärda omständigheter*", icke blott "*behjertansvärda*", utan "*särskildt behjertansvärda omständigheter*".

Den ärade talaren har sagt, att han icke fått något svar på den frågan, huruvida fartyget skulle vara 11, 8 eller 7 fot djupgående, och påstod, att vattnet skulle vara så föga djupt, att fartyg öfver 7 fot icke skulle kunna användas. Det är visserligen sant, att chefen för sjökarteverket sagt att till följd af ett litet mellanliggande grund vattnet på en mindre sträcka af 600 fot är så grundt, att fartyg öfver 8 fot icke kunna gå fram öfver detta stycke, men i mitt förra yttrande sade jag, att detta stycke kan kringgås genom att man tager en omväg, som icke drager mera än några få minuters längre gång och att i så fall intet hinder finnes för 11 fots djupgående fartyg. Frågan huruvida farleden tillät fartyg af 11 fots djupgående att framgå, var af vikt för de beräkningar som uppgjordes år 1878, emedan man då ansåg, att ett fartyg om 7 eller 8 fots djupgående måste vara försedt med en så kallad barlasttank, som neddroge aktern till 11 fots djup, för att propellern under forcerande af 6 tums is med 9 knops fart skulle vara skyddad. Nu har emellertid ingenjörvetenskapen under den tiden gått framåt, så att sådant icke längre är nödvändigt. Mariningeniören Frykholm säger nemligen att, genom att förfärdiga propellern af så kallad Bofos-stål, man kan undvika att på sådant sätt sänka aktern, i det propellern då kan göras så stark, att man kan gå fram med 7 fots fartyg på rak köl, utan att besväras af isen. Detta är emellertid en konstruktionsfråga, som jag anser att Kam-maren icke kan upp-taga till pröfning.

Jag vill vidare fästa uppmärksamheten på att här icke, såsom förut framhållits, endast är fråga om en *ordnad postgång*, utan jemväl om en *ordnad och tidsenlig person- och godstrafik*, så att en verklig vinterkommunikation kan komma till stånd. Att låta vinterkom-

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

munikationen uppehållas genom isbåtar, som här omtalats, lärer icke kunna kallas för en tidsenlig vinterkommunikation. Här är fråga om något annat än blott postföring till Kalmar. Gods och personer behöfva också komma till Kalmar under vintern. Något sätt för dem att kunna komma dit måste naturligtvis då också vara beredt.

Men om det är så viktigt och nödvändigt att denna kommunikationsled kommer till stånd, då borde väl också, säger man, intresset för densamma vara så stort, att det af Stats-Utskottet föreslagna villkoret lätt kan uppfyllas. Intresset är stort, det är sant; men huru kunna Herrarne tro, att dessa 34 små kommuner skola vilja åtaga sig ansvarigheten för 10,000 kronor årligen. Det kan lätt hända att någon af dem säger nej, och så följa andra exemplet; och på detta sätt går slutligen hela frågan sönder. Härtill skulle nu ytterligare läggas landstingets garanti, hvilket är något högst ovanligt. En talare på skånebanken har visserligen sagt, att sådant vore något vanligt och i många fall förut egt rum; men jag känner icke något sådant fall, och han har icke heller sjelf kunnat uppgifva något sådant. Om de orter, som hafva på statens bekostnad fått jernvägar, skulle hafva förbundit sig att ansvara för alla driftkostnaderna, då tror jag, mine Herrar, att dessa orter skulle hafva fått föga jernvägar. De bidrag, som kommunerna hafva lemnat till jernvägar hafva dessutom utgått för en gång; och det är en väsentlig skilnad mellan ett årligt bidrag och ett bidrag för en gång.

Med anledning af hvad talaren på skånebanken nyss yttrade, ber jag att få erinra om att för några år sedan beviljades ett anslag på 30,000 kronor för en viadukt på en jernväg i Malmöhus län. Jernvägen var färdigbyggd, men ändå kom man och begärde ytterligare cirka 30,000 kronor för att verkställa den nämnda viadukten. Detta anslag beviljades, ehuru häradsboarna här väl sjelfve bort bygga denna för dem ensamt beqväma farväg tvärs om jernvägen.

Jag tror derföre att det anspråk, som Stats-Utskottet nu framställt på befolkningen på Öland är nästan obilligt och kan ej efterkommas.

Jag skall icke vidare upptaga Kammarens tid, men vill dock besvara Herr Sven Andreassons fråga om när båten skall gå eller när den skall ligga stilla. Det är en fråga som jag föreställer mig att man lugnt kan lägga i Kongl. Maj:ts hand. Jag tänker mig, att när denna båt börjar sina turer i November månad för att fortsätta till slutet af April, så kommer derom att annonseras; då lägga de mindre båtarna upp och Öländingen vet att han kan komma öfver till Kalmar hvilken dag som helst och på eftermiddagen komma hem igen.

Det förefaller mig som en egen misstro mot Kongl. Maj:t att man icke vill lägga denna obetydliga angelägenhet i Kongl. Maj:ts händer, då man eljest i många stora och viktiga frågor, ja, som ofta rört millioner, lemnat Kongl. Maj:t frihet att ordna efter behag. Jag för min del ser icke något skäl att hysa ett sådant misstroende och ber derföre att få yrka bifall till Kongl. Maj:ts förslag i oförändradt skick.

Herr Sam. Johnson: Ingen, som känner till förhållan-

dena, kan väl bestrida, att icke Öland har behof af förbättrad vinterkommunikation med fastlandet. På hvad sätt densamma lämpligast skulle kunna anordnas, derom vill jag icke yttra mig. Hvarför jag begärt ordet är blott för att uppehålla mig något vid den för målets vinnande ifrågakända uppoffringen från kommunernas och landstingets sida. Jag tviflar verkligen på, att Ölands kommuner skola vara villiga till denna uppoffring; och änskönt de underkastade sig den, blefve det efter all anledning ganska svårt att utfå vederbörande belopp. Hvad åter Kalmar läns södra landsting beträffar, så är jag temligen förvissad att derifrån icke något bidrag är att vänta. Till ledning för ett bedömande i detta fall har jag att anföra ett exempel för några år sedan, då beslut fattades om upprättandet af ett för de småländska länen gemensamt idiothem. Samtliga landstingen i Småland beviljade de för ändamålet erforderliga medlen *utan omröstning*, med undantag endast af Kalmar läns södra landsting, som visserligen kom till samma resultat, men först genom votering. Då jag nu dertill kan nämna, att sist berörda landsting under de senare åren gjort alla möjliga försök att komma ifrån det sålunda en gång beviljade bidraget, så kan man lätt föreställa sig hvilken hjälp man skulle kunna hafva att vänta från det hållet.

Jag vill icke vidare ingå i frågan; utan anhåller jag om bifall till Kongl. Maj:ts proposition och afslag å Stats-Utskottets hemställan.

Herr Liss Olof Larsson: Jag hade icke ämnat begära ordet uti denna fråga, allrahelst jag icke är synnerligt belåten med Stats-Utskottets förslag. Jag hade också inom Utskottet ett annat yrkande, som gick ut derpå, att till Kongl. Maj:ts förfogande skulle ställas ett årligt penningbelopp för upprätthållandet på sätt lämpligast syntes af vintertrafiken mellan Öland och fasta landet. Detta förslag vann dock så föga understöd inom Utskottet, att jag icke ansåg det nödigt att framlägga det såsom reservation. Hvarföre jag nu egentligen begärt ordet är att Stats-Utskottet här blifvit temligen omildt behandladt; och det lider väl knappt tvifvel, att icke dess hemställan blifver afslagen, i synnerhet som tvenne temligen mäktiga skäl synas göra sig gällande för ernåendet af ett sådant resultat, nemligen det ena, att man önskar få en förbättrad kommunikation mellan Öland och fastlandet, och det andra, att man vill »komma åt» Stats-Utskottet. Dessa tvenne skäl förenade anser jag vara tillräckligt starka för att åstadkomma ett afslag å Utskottets hemställan och bifall till den Kongl. propositionen i ämnet.

Att döma af den nu förda diskussionen, synes det som om åtminstone de talare, hvilka yrkat bifall till den Kongl. propositionen, icke hade satt sig rätt in i frågan. Jag behöfver exempelvis endast erinra om hvad Herr Sven Andreasson haft att säga mot det sätt, hvarpå Grefve Björnstjerna motiverar sitt yrkande i ofvannämnda rigtning. Då sådana skäl kunna anses talande för detta förslag och möjligen äfven för åtskilliga andra, så bör man icke sakna hopp att få sin önskan om förkastande af Utskottets förslag uppfylld. En talare från skånebanken har behagat hålla en straffpredikan för Stats-

Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.  
(Forts.)

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

Utskottets ledamöter. Jag får förklara för honom — och jag tror mig härvid kunna tala i Utskottets namn — att vi icke ämna rätta oss efter hans föreskrifter och antydningar, utan hädanefter som hitills endast hålla oss till grundlagen.

Man har här talat om den skrifvelse, som Riksdagen i fjor aflät till Kongl. Maj:t. Men hur mycket man än ordat om denna skrifvelse, så tyckes det som om man icke hade klart för sig dess innehåll. Man säger nu: då riksdagen i fjor skref till Kongl. Maj:t och framställde den begäran, hvarom nu är fråga, huru kan man då uppträda och motsätta sig bifall till den Kongl. propositionen i oförändradt skick. Härvid ber jag att mera i förbigående få påpeka, att under det sistlidna år, enligt de då väckta motionerna, endast begärdes 126,000 kronor för att bygga ett isbrytande fartyg, ett belopp af 146,000 kronor nu anses för samma ändamål erforderligt. Orsaken till denna skilnad i kostnadsberäkning är icke på något sätt angifven. Måhända isen blifvit tjockare i Kalmarsund eller fartygen dyrare nu än då? Derpå vill jag icke vidare inlåta mig. Men det vill jag säga, att då Stats-Utskottet i fjor tillstyrkte en underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t, med begäran om förslag till upprättande af en ordnad och tidsenlig vinterkommunikation mellan Öland och fastlandet, talades ingalunda om någon absolut nödvändighet att bygga ett isbrytande ångfartyg för ändamålet, utan ansåg Utskottet, att för det åsyftade målets vinnande kunde gifvas äfven andra sätt än det i motionerna angifna, i ty att äfven något enskildt bolag kunde finnas villigt att anskaffa en för den ifrågavarande vinterkommunikationen nog kraftig isbrytande ångbåt samt mot lämplig afgift för passagerare och gods dermed uppehålla trafiken mellan Öland och fastlandet, derest staten erlade ett årligt bidrag till trafikutgifternas betäckande, eller tilläfvventyrs derefter lemnade något tillskott till bestridande af kostnaden för fartygets anskaffande. Man ser häraf att sistlidne års Riksdag förbehöll sig full handlingsfrihet och att skrifvelsen ingalunda innefattade någon bestämd begäran om byggandet af ett isbrytande ångfartyg, utan blott uttryckte Riksdagens önskan, att en utredning måtte ega rum, huruvida genom motionärernas förslag eller möjligen på annat sätt ändamålet bäst kunde vinnas. Icke kunde man väl då ana, att en skrifvelse till Kongl. Maj:t i sådan syftning möjligen skulle kunna medföra förlusten af full frihet att besluta sig för det ena eller det andra af de förslag, som efter vederbörlig utredning af frågan kunde framkomma.

Ett annat misstag, som upprepats af flere talare, ehuru vederlagdt af andra, är det, att man skulle hafva ifrågasatt att kommunerna på Öland skulle betala 10,000 kronor. Detta har ingen ifrågasatt; utan man har allenast föreslagit, att kommunernas bidrag icke skola öfverstiga 10,000 kronor. Nu säga de talare, som yrkat bifall till Kongl. Maj:ts proposition, att den ifrågavarande kommunikationen är en god affär, som icke skall medföra några vidare utgifter för statsverket än kostnaden för fartygets byggande. Men huru stämmer detta öfverens med hvad dessa talare på samma gång sagt derom, att kommunerna ovilkorligen skola utbetala 10,000 kronor. Är affären god

och bär sig, så behöfva kommunerna naturligtvis icke lemna något bidrag alls. Vidare har det yttrats att ett bifall till Utskottets hemställan vore detsamma som ett rent afslag. Jag får säga att om det icke finnes så stort intresse hos öns befolkning för ifrågavarande företaget att den vill bidraga till att minska den förlust, som staten derigenom möjligen kan komma att lida, man icke heller bör påtvinga det erbjudande, som nu göres trafikanterna. I så fall är det verkliga skäl för staten att icke göra något alls. Dessutom har man misstagit sig på verkliga förhållandet, då, såsom flera talare gjort, man påstått att den ifrågavarande kommunikationen är behöflig för postföringen öfver Kalmarsund. Vill man göra sig besväret att genomläsa Utskottets betänkande, så skall man finna att Generalpoststyrelsen uti ett den 19 December 1881 afgifvet underdånigt utlåtande i ämnet tvärtom yttrat, att postföringen i och för sig icke påkallade anskaffande af ett nytt isbrytarfartyg för Kalmarsund. Detta har poststyrelsen sagt, men här finnas andra som tala för poststyrelsens räkning och påstå att ett sådant fartyg erfordras för postverkets behof. Sådana äro de skäl, som man lägger ihop, för att komma till resultatet att bifalla Kongl. Maj:ts förslag. Vidare säger man, att ifrågavarande fartyg är behöfligt i och för fångtransporter. Jag vet icke antalet af de fångar, som vintertiden transporteras till och från Öland, men icke kan man väl med allvar ifrågasätta att bygga ett fartyg för 146,300 kronor och dessutom släppa till åtskilliga tusentals kronor om året för att föra fångar mellan Öland och fastlandet. Jag tror i öfrigt att antalet fångar på Öland icke är så stort, att anmärkta förhållande bör tagas med i beräkningen. Dessutom — och det förefaller mig vara ett hufvudskäl för Stats-Utskottets förslag — om kommunerna eller trafikanterna få vidkännas några omkostnader för upprätthållande af den ifrågavarande vintertrafiken, så ligger deruti en garanti för att statens utgifter för ändamålet icke komma att blifva öfverdrifvet stora. Men skall statsverket deremot betala allt, få vi nog framdeles se hvilka fordringar trafikanterna skola ställa på staten, jag fruktar att statsverkets omkostnader då blifva mycket stora. Veta åter trafikanterna, att de sjelfva skola vidkännas en del af utgifterna, så framkomma de nog med mindre oförsynta anspråk. För öfrigt ligger det i öppen dag att, om trafikanterna sjelfve få betala något af omkostnaderna för upprätthållande af trafiken genom ifrågavarande fartyg, begagna de sig äfven af detta fartyg vid öfverfarten öfver sundet. Men skall deremot staten betala allt, så lider det icke tvifvel, att icke många trafikanter, som äro delegare i det stora antal enskilda ångbåtar, som trafikera Kalmarsund, skola begagna sina egna båtar och endast använda statens ifrågavarande fartyg under de tider, då inga andra båtar kunna komma fram. Skola trafikanterna bidraga till statens omkostnader, så blifver statens intresse förenadt med den enskildes, och i så fall får man jemväl någon garanti för att statens utgifter icke komma att blifva alltför stora. Man har visserligen talat om att andra orter fått lättare kommunikationer åvägabragta genom statsanslag, och man har tillika påstått, att öfverfarten öfver Kalmarsund vintertiden är så svår, att statens mellankomst verkligen behöf-

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

*Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)*

ves för att få i stånd kommunikationen. Men det har förut blifvit påpekadt af flera talare, att invånarne på andra ställen i landet, till exempel i Norrland, sjelfva måste bygga och underhålla långa vägar och dyrbara broar. De äro tacksamma om det finnes något ställe, der ett fartyg kan användas, och, om en sådan kommunikation erfordras, så är företagsamheten så stor, att kommunikationsleden inrättas utan statens mellankomst. Då trafiken i Kalmarsund nu är så liflig, att det finnes ett bolag, som eger 5 ångbåtar för ombesörjande af denna trafik, så skulle det väl vara ganska egendomligt om staten skulle sätta dit ett fartyg för att konkurrera med de enskilda och omöjliggöra deras trafik. För kommunikation mellan till exempel Stockholm och de Norrländska städerna finnes en stor ångbåtsflotta; men nog skulle det vara ett ganska egendomligt förhållande om man skulle låta något af statens fartyg konkurrera med dessa ångbåtar. Jag tror att detta icke skulle vara gagnande eller uppmuntrande för den enskilda företagsamheten. Nu säger man, att öfverfarten öfver sundet är så upprörande farlig, att den skulle kunna beveka det hårdaste hjerta att vara med om Kongl. Maj:ts förslag. Det lider väl icke något tvifvel att vi litet hvår, och i synnerhet från de norra orterna, skulle kunna duka upp historier om huru svårt det ibland kan vara att komma fram på landet. Jag har sjelf gjort resor mellan Dalarne och Norge under vintertiden, och det kan vara lika riskabelt att då resa i fjelltrakterna som att resa öfver Kalmarsund, det är resor som man icke gör på några timmar eller på en half dag, utan det är färder som räcka många dagar. Men det är nu en gång för alla så här i verlden, att man icke kan ställa så till, att det icke finnes några svårigheter eller några äfventyr för den resande; sådana får han underkasta sig till och med i Kalmarsund.

Jag tror således för min del att i fall de, som ifra för Kongl. Maj:ts proposition, sjelfva tro på sin uppgift, att det icke skall blifva någon uppoffring för staten utöfver hvad som är synligt, nemligen fartygets byggnadskostnad och underhåll af befälhafvare och maskinist, så bör det ju icke vara någon risk att bifalla Utskottets betänkande, som blott föreslår att kommunerna skola lemna bidrag till ett begränsadt belopp, om utgifterna blifva större än inkomsterna. De måste väl då, om de lita på sin egen uppgift, kunna vara med om Utskottets betänkande oförändradt.

Jag yrkar sålunda bifall till Utskottets betänkande och vill blott tillägga — äfven om jag derfor äfventyrar en tillrättavisning från skånebänken, — att om vid votering om kontraposition Utskottets förslag skulle falla igenom och jag således skulle tvingas att votera mellan Kongl. Maj:ts proposition och rent afslag, så lemna jag min röst för rent afslag, fullt öfvertygad att jag derigenom icke öfverskri-der min grundlagsenliga rätt såsom representant.

Herr Hedlund: Friherre Nordenskiöld uttalade den åsigten, att det vore statens intresse att underhålla kommunikationsanstalterna mellan Öland och fastlandet; och jag instämde derutinnan med honom. Det var således icke detta som föranledde mig att begära ordet, utan

det är med mig såsom med många andra ledamöter i Kammaren: när man hör sin egen hemort nämnas, spritter man till och anser sig skyldig att äfven yttra några ord.

Nu är det så att jag har äran att vara bonde på Hisingen. Jag skulle således vara en af dem, som lida af de svåra förhållanden, hvilka påstås vara förenade med den omtalade bron öfver Göta elf, men jag får erkänna att jag aldrig haft känning af detta lidande. Bron ger ränta på sitt anläggningsskapital, och dessutom hafva medel kunnat afsättas till en reservfond — jag är sjelf aktieegare, så att jag har nytta deraf. Jag kan således icke förstå hvad sammanhang Hisingsbron kan hafva med kommunikationen öfver Kalmarsund. Det går för öfrigt ingen nöd på oss Hisingsbönder, ty ingen högre afgift är bestämd för begagnande af bron, än som gälde för den gamla färjan, med undantag af en liten höjning, för vinnande af jemnt öretal, för tvåspända åkdon med fyra hjul. Sådana åkdon äro dock för det mesta Göteborgs stads invånare tillhöriga; vi Hisingsbönder hafva icke råd att hålla oss med två hästar och fyrehjuliga åkdon, utan vi åka och gå äfven ofta för mycket godt pris öfver bron. Den ökade afgiften faller icke på oss, utan på Göteborgsbefolkningen, som reser mycket ut till Hisingen, bland annat äfven för att få höra goda predikningar af vissa fromma prester, hvilka mycket främja brons trafik och inkomster. Det är således på stadens invånare den mycket omordade tungan faller, men icke på Hisingens. Dock får jag anmärka, att staten, som icke har lemnat något bidrag till bron, likväl förbehållit sig rätt att deröfver utan ersättning föra sina kanoner och hästar, att kronofogdar och länsmän m. fl. skola fara fritt, men äfven om detta lidande skulle kunna uppskattas till 2 à 300 kronor om året, så lär det ändå väl ej kännas så betungande för oss. Detta om Hisingsbron.

Här var äfven tal om en annan sak, som var af lokalt intresse, nemligen den kronobåt, som har legat i Göteborgs skärgård under åtskilliga år. Denna kronobåt har verkligen varit till gagn för sjöfarten. Den har vid flere tillfällen, såsom det erinrats från stockholmsbänken, gifvit kraftig hjälp åt fiskare och andra, och den har kanske ock vid vid något tillfälle fått göra tjänst såsom isbrytare; men jag får dock, i vederbörandes närvaro, tillägga, att den nog skulle gjort större gagn, om den varit starkare, än nu varit fallet. Det är emellertid en fördel för trakten att hafva ett sådant fartyg att tillgå, på samma gång tjänstgöringen på detsamma varit för flottans officerare och manskap en ganska god öfning, om den också icke kan sägas hafva varit så angenäm. Jag kan icke föreställa mig annat än att det under alla omständigheter skulle vara fördel för kronan, att hafva ett isbrytarefartyg till sitt förfogande. Ett sådant fartyg kunde användas ej blott i Kalmarsund, utan äfven på andra ställen, t. ex. i Öresund, der det kunde vara godt att hafva ett isbrytarefartyg till kronans förfogande, om också blott för att för tillfället lossa ett isband eller hålla en rädda fri från is; jag tror för min del, att det allmännas intresse kunde gagnas deraf. Men, skulle trafiken mellan Öland och fasta landet ordnas så, som herr Danielson tänkt sig, eller att kronan skulle sätta dit ett fartyg under tiden 1 November — medio April hvarje år, så tror

*Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)*

*Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)*

jag icke ändamålet blefve vunnet. Fartyget skulle då sättas in i en ordnad kommunikationsled, oberoende af om isförhållandena gjorde dess närvaro nödvändig eller ej. Jag deremot föreställer mig att fartyget icke i allmänhet skulle behöfva skickas dit förr än isförhållandena sådant kräfde. Men om också den förra utvägen antages och konkurrens derigenom skulle uppstå med de gamla ångbåtsbolagen, torde man icke behöfva därför hysa någon misskund med dem; ty vilja de undvika en sådan täflan under vintermånaderna, då svårare kommunikationsförhållanden inträda, så hafva de tillfälle dertill genom att sjelfva bygga ett dylikt isbrytande ångfartyg, och då borde de icke hafva skjutit tillbaka den hand, som välvilligt räckt dem med erbjudande af hjelp på billiga och fördelaktiga vilkor.

I trots af den siste talarens nu såsom alltid skarpt tillspetsade framställning, kan jag ej medgifva det icke det af Stats-Utskottet uppställda vilkoret skulle vara detsamma som att gifva med ena handen och taga tillbaka med den andra. Det lärer väl vara ett faktiskt förhållande, att det icke är lätt att få en person att teckna borgen, äfven om han icke tror någon fara dermed vara förbunden. Det är vidare stor skillnad emellan en viss, en gång för alla, bestämd afgift som skall taxeras, och att åtaga sig borgen för en summa, hvars yttersta gränser äro så långt utsträckta, som här är fallet. Visserligen kan man med allt skäl hysa den förhoppning, att denna yttersta gräns för ansvarigheteten aldrig skall tagas i anspråk; men för min del skulle jag dock tveka att skrifva under en dylik förbindelse, och då enskilda personer göra det, böra väl också kommuner med ännu större skäl hysa betänkligheter derföre, utan att detta må tolkas så, som om de icke skulle hysa förtroende för företaget. Att staten genom en dylik garanti skulle vinna någon större trygghet mot oförsynta anspråk, har jag dessutom mycket svårt att förstå. Om staten trafikera denna farled och kommunerna stå i ansvar för de kostnader, som ytterligare kunna utdebiteras, icke kan trafikförlusten minskas genom denna ansvarsskyldighet. Ty om farleden trafikeras illa och dyrbart emot kommunernas önskan, men kommunerna icke hafva medel att förekomma detta, om de icke ega rätt att kontrollera det sätt, hvarpå trafiken då skötes, hvilken verkan kan då detta ansvar utöfva på de alltför stora trafikkostnaderna?

Här har äfven talats om andra kommunikationsleder, som kommunerna sjelfva fått bekosta. Vi böra dock icke förbise, att vi nyligen under sjetta hufvudtiteln voterat bifall till ett icke obetydligt anslag till understöd för byggande af vägar och broar på fastlandet, och af det anslaget har Öland icke blifvit delaktigt. Öland är visserligen ett slättland och behöfver derfor hvarken viadukter eller farvägar af så dyrbar beskaffenhet, att staten behöfver deltaga i kostnaderna derför; men då Öland icke desto mindre bidrager till statens skattekällor, torde dess invånare också med skäl någon gång kunna hafva anspråk på statens hjelp. Staten bör för öfrigt uppehålla förbindelsen orterna emellan. Frågan är derföre icke enbart ett öländskt, utan ock ett statsintresse. Seende saken ur den synpunkten kommer jag att rösta bifall till Kongl. Maj:ts förslag, så länge man icke förmått öfverbevisa mig att det af



Utskottet uppställda villkoret icke är detsamma som att gifva med ena handen och taga med den andra.

Herrar *Hæggström* och *Borg* instämde med Herr *Hedlund*.

Herr af Trolle: Denna fråga har nu blifvit så grundligt behandlad och diskuterad, att jag skall inskränka mig till att endast yttra några ord för att tillkännagifva min ståndpunkt. Då jag jemför de skäl Kongl. Maj:ts proposition innehåller med de skäl Utskottet andragit, får jag bekänna, att jag anser de förra vara särdeles talande. Jag kan icke finna annat än att det är både rättvist och billigt, att staten åtager sig ansvaret för de årliga trafikförluster, som möjligen kunna uppstå genom att hålla en dylik isbrytare i gång under vintermånaderna uti Kalmarsund.

Denna Kongl. Maj:ts proposition har varit synnerligt glädjande för mig, icke endast därför att det i allmänhet är af obestriddig nytta att staten söker underlätta samfärdsel och kommunikationer öfver hafven, utan särskildt därför att såsom förutsättning antagits, att detta fartyg skulle komma att föras af flottans befäl och bemannas med dess manskap. Detta är en omständighet, som intresserar mig såsom sjö-officer och jag har velat begagna detta tillfälle att uttala min glädje öfver denna förutsättning. Det är nemligen af särdeles stor nytta för såväl befäl som manskap att erhålla kustkännedom, öfvas i sjömannaskap och på samma gång under fredstid visa landet att de kunna vara till nytta och gagn. Jag vill hoppas att detta blir en början, så att, om man kommer att fortgå på samma bana, man möjligen skall komma att få se flottans befäl och manskap bemanna äfven andra statens fartyg, ty omkostnaderna blefve härigenom billigare, hvarjemte den stora fördelen vunnas, att befälet och manskapet erhöle bättre öfning, än som nu står dem till buds.

Jag kommer således att rösta för bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr *Herslow*: Då jag ännu en gång utbeder mig Herr *Tal-*mannens och *Kammarens* uppmärksamhet och tålmod för några ögonblick, sker det endast för att besvara några anmärkningar, som gjorts direkt emot mig af ledamöter uti Stats-Utskottet, hvilket, jag erkänner det villigt, ibland andra stora förtjenster, äfven eger den att vara ett mycket talfört och mycket slagfärdigt Utskott.

Den förste af dessa ledamöter behagade åt min vördsamma protest emot vissa Stats-Utskottsledamöters sätt att uppträda här i Kammaren uti frågor, som af Utskottet behandlas, gifva namnet af ett djerft tilltag från "intelligensens" sida. Jag anhåller att vi icke må betrakta denna sak såsom en partisak. Den är det icke, då det ju måste ligga lika mycket i hvarje ledamots af denna Kammare intresse, han må nu tillhöra landtmannapartiet eller "centern", förutsatt att denna sistnämnda kan kallas ett parti, att vi här få behålla vår öfverläggnings- och beslutandefrihet och icke från Stats-Utskottet märka det ringaste hot eller dylikt. Just därför att detta Utskott är ett

*Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.*  
(Forts.)

*Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)*

så inflytelserikt Utskott — hvilket det blifver genom den noggranna och omsorgsfulla granskning, dess ledamöter hafva både pligt och tillfälle att egna Riksdagens viktigaste frågor, en detaljgranskning och utredning, som vi öfrige ledamöter af Riksdagen sakna utvägar och tillfälle att anställa — är det så ytterst viktigt, att detta Utskott icke gifver sig ens skynten af att vilja på Kamrarne utöfva någon annan påtryckning, än den som ligger i framläggandet af en grundlig och bevisande sakutredning.

Den andra Utskottsledamoten, hvars mot mig rigtade anmärkning jag önskade få besvara, nemligen Herr Andreasson, tillåter jag mig förklara att jag mycket väl hörde hvad han yttrade och att jag också tror mig hafva gjort rättvisa åt hvad hans yttrande i sak innebar. Hvad jag anmärkte med anledning af hans förklaring, att han deltagit i början af denna frågas behandling inom Utskottet, men icke i dess slutliga afgörande derstädes, det får jag bedja honom icke uppfatta som något slags klander, åtminstone i annan mån, än att jag velat erinra om rigtigheten och önskvärdheten deraf att, då någon ledamot af Utskott icke deltagit uti en frågas slutliga behandling, men har för afsigt att här i Kamraren framträda med en från Utskottets afvikande mening i frågan, det måtte iakttagas såsom en oeftergiflig regel, att han i Utskottets betänkande uttryckligen tillkännagifvit att han icke inom Utskottet deltagit i frågans afgörande. Man kan anmärka, att det vore tillräckligt om sådant antecknades uti Utskottets protokoll, men detta är dock icke detsamma, emedan saken i så fall icke kommer till Kamrarnes kännedom. Och att detta senare sker, har den stora fördel med sig, att, då ett Utskottsbetänkande utdelas i Kamraren, man af detsamma genast kan se, huruvida möjlighet föreligger, att från Utskottsledamots sida, d. v. s. från någon af de förtroendemän, som Riksdagen särskildt gifvit i uppdrag att noggrannt pröfva ett visst slags ärenden, någon ny, från Utskottsmajoritetens åsigt stridande mening kanske under behandlingen i Kamraren kan komma att framställas.

Den tredje Utskottsledamoten, talaren på dalabänken, till hvilken jag nu skall be att få vända mig, framkom såsom vanligt med åtskilligt både originelt och pikant, ehuru, kanske ock som vanligt, icke i sak eller form till alla delar korrekt. Han antog att mitt uppträdande emot Stats-Utskottets hållning i denna fråga skulle hafva till sitt yttersta syfte att — jag hörde icke tydligt hvilketdera ordet han begagnade — "slå" eller "klå" Utskottet. Jag bedyrar högt min oskuld i fråga om något så ohyggligt attentat, och jag vågar fritaga såväl mig sjelf som Kamraren i sin helhet från misstanken att påtänka något slags öfvervåld eller öfvermod emot Utskottet; men jag tillåter mig samtidigt uttala den önskan, att den ärade utskottsledamoten aldrig måtte känna sig frestad att visa något ditåt gentemot Kamraren. Han talade äfven om, att jag återigen skulle hållit hvad han kallade "en straffpredikan", och tillade att han för sin del icke ärnade rätta sig efter sådana, utan efter rikets grundlagar. Hvad angår straffpredikningar, ber jag att få upplysa, att jag alldeles icke har till specialitet att hålla predikningar, af hvad slag det vara må; och

jag tror mig med allt fog kunna påstå, att han sjelf här inom Kammararens väggar predikar bra mycket oftare och vidlyftigare än jag. Och att han "ärnar rätta sig efter rikets grundlagar" synes mig vara en temligen obehöflig förklaring. Men då jag framställde det yrkandet, att den som i tryck framlagt *en* mening icke må här i Kammararen framkomma muntligen med *en annan*, så hänförde jag mig till ett annat slags lagar, som emellertid också måste tillerkännas vitsord, hederns lagar. Hederslagar äro också grundlagar.

Hvad sjelfva saken beträffar, så ber jag få förklara, att om Utskottet och Riksdagen från början fordrat ett bestämdt bidrag från kommunerna för ifrågavarande ändamål, så skulle jag måhända deremot icke haft mycket att invända. Men så ligger ej saken nu. Ty dels måste jag numera anse Riksdagen bunden genom sitt förliedet år fattade beslut; dels är här ej fråga om ett bestämdt bidrag. Som herrarne torde veta, är jag ingen anhängare af att den enskilde för en af honom utöfvad industri fordrar och får garanti af staten; ännu mindre kan jag godkänna, att staten fordrar eller får af den enskilde garanti för rentabiliteten af ett företag, hvori den inlåter sig, allra minst då det gäller något, som staten sjelf erkänner vara ett statsändamål.

Jag anhåller om bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Johansson i Stockholm: För min enskilda del anser jag öländingarne vara synnerligen att beklaga, om de i allmänhet hafva lika svårt att komma öfver Kalmarsund, som Andra Kammararen i dag haft det. Både som gammal småländing och som svensk ber jag att få ställa mig på deras sida, som yrkat bifall till Kongl. Maj:ts proposition. Detta gör jag dels derföre, att Öland är en svensk provins och dels derföre att det tillhör det gamla Småland och i afseende på kommunikationer i alla tider varit så illa lottadt, att någon jämförelse med andra provinser icke ens kan komma i fråga. Ölands befolkning är en liflig befolkning, och förtjenar att uppmuntras från fastlandets sida.

Man har här talat om, att öländingarne hafva att söka såväl sitt landshöfdingeembete som sin biskop, d. v. s. både andlig och verldslig myndighet, på fastlandet. Man vet, att en kraftfull befolkning, som har att kämpa med stora svårigheter, mången gång hastigt tillväxer, och det skulle sålunda kunna hända, att det icke dröjer så särdeles många år, innan Öland har att uppvisa lika hög folkmängdsiffrå som t. ex. Gotland. Äfven detta anser jag vara ett skäl, som talar för att man nu beviljar det anslag, som begärts för att afhjelpa de värsta svårigheterna; eljest kanske man i en framtid funne sig nödsakad att bevilja anslag till både landshöfding och biskop för Öland. Ty äfven om en och annan tyst inom sig tänker, att dylika högheter kunna undvaras, så bör väl den ena provinsen vara likställd med den andra äfven i det afseendet, om de eljest visa sig lika mäktiga af utveckling. Jag anhåller om bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Om anslag till ett isbrytande ångfartyg.  
(Forts.)

*Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)*

Herr Danielson: Jag ber Herrarne om ursäkt, att jag, fastän tiden är långt framskriden, ännu en gång tar Herrarnes uppmärksamhet i anspråk, men en ärad talare på dalabänken yttrade ett par ord, som jag icke anser mig böra lemna utan allt svar. Han sade till en början, att detta fartyg, som Kongl. Maj:t föreslagit, skulle, om det komme till stånd, få svårt att konkurrera med befolkningens egna båtar. Med anledning deraf ber jag att få upplysa, att endast ett ringa fåtal öländingar äro aktieegare i de bolag, som för närvarande besörja trafiken i Kalmarsund. Dessa bolag bestå nemligen till allra största delen af fastlandsbor, mestadels kalmarbor. Sålunda har man ingen den ringaste anledning att befara, det öländingarne, i hvilkas händer trafiken nästan uteslutande ligger, skulle hafva något intresse af att begagna de enskilda bolagens båtar framför kronans fartyg. Detta har jag velat upplysa för att undanrödja den farhåga, som i det hänseendet tilläfventyrs hos en och annan kunnat göra sig gällande.

Sammetalare yttrade sig äfven om svårigheterna vid fängtransporterna och sade, att det vore tråkigt, om det antal fångar, som behöfde forslas från Öland till fastlandet, skulle vara så stort, att man endast för deras skull behöfde anskaffa en så dyrbar ångbåt. Jag för min del tror, att antalet fångar från Öland icke är större än i förhållande från andra provinser, men det lär väl icke kunna förnekas, att fängtransporterna mellan Öland och fastlandet äro förenade med större svårigheter än på de flesta andra ställen. Ja, ofta är det personer från fastlandet som å ön föröfvat brott och sålunda transporteras som fångar.

Vidare har här yttrats, att det väl kunde hända, att äfven Öland fått sin andel af de beviljade anslagen till nya vägar. Med anledning deraf ber jag att få upplysa att, såvidt jag vet, icke ett enda öre af statsmedel utgått till förbättrande af vägarne på Öland. Och om man då betänker, att t. ex. för icke så många år sedan ett anslag af icke mindre än 343,780 kronor, utan återbetalningsskyldighet, beviljades för en väganläggning i en landsort med jmförelsevis ringa folkmängd, eller vägen mellan Sorsele kyrka och Stycksele by, så tror jag man bör kunna medge, att äfven Öland med sina 38,000 invånare, kan hafva berättigade anspråk att någon gång få ett anslag till förbättrande af sina kommunikationer.

Jag ber att få tillägga, att Öland är en gammal svensk provins och synnerligen hårdt beskattadt. I det afseendet har jag någonstades sett uppgifvet, att ingen af Sveriges provinser, icke ens det bördiga Skåne, är så hårdt beskattad som Öland, ty vid den tiden, då våra nuvarande skatteförhållanden, såsom grundskatter och rotering, kommo till stånd, jag vill minnas att detta inträffade för Öland i väsentlig mån år 1683, var förmodligen, efter den tidens sätt, jordbruket mera framskridet och jorden fördelad i smärre hemmansdelar, hvadan beskattningen föll tyngre på ön än andra delar af riket. Äfven från den synpunkten sedt torde det nu ifrågasatta anslaget icke kunna anses obilligt.

Herr Svensén: Med den kännedom, jag har om de svårigheter, hvarmed öländingar hafva att kämpa i fråga om trafiken med fast-

landet under vintertiden, kan jag icke annat än instämman med de talare, som yrkat bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Öfverläggningen var slutad. Enligt de yrkanden, som derunder blifvit gjorda, gaf Herr Talmannen propositioner dels på bifall till Utskottets hemställan, dels på antagande af Kongl. Maj:ts förslag oförändradt, dels ock på afslag å såväl Utskottets som Kongl. Maj:ts förslag; och fann Herr Talmannen propositionen på bifall till Kongl. Maj:ts framställning i ämnet vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes. I anledning häraf och för bestämmande af kontrapositionen upptog Herr Talmannen ånyo de öfriga yrkandena, af hvilka det på bifall till Utskottets hemställan nu förklarades hafva flertalets röster för sig. Men jemväl rörande kontrapositionen äskades votering, hvadan en så lydande omröstningsproposition först uppsattes, justerades och anslogs:

*Om anslag  
till ett is-  
brytande  
ångfartyg.  
(Forts.)*

Den, som till kontraposition i hufvudvoteringen antager deras mening, som yrkat bifall till Stats-Utskottets förevarande hemställan, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit yrkandet om afslag å hvad såväl Stats-Utskottet som Kongl. Maj:t i förevarande hänseende föreslagit.

Den omröstning, som anställdes enligt denna proposition, utföll med 107 ja mot 68 nej; och erhöll alltså propositionen för hufvudvoteringen följande lydelse:

Den, som med afslag å Stats-Utskottets i 17 punkten af Utlåtandet N:o 13 a gjorda hemställan, i hvad samma hemställan skiljer sig från Kongl. Maj:ts i ämnet framlagda proposition, bifaller denna proposition oförändrad, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren bifallit Stats-Utskottets förevarande hemställan.

Den senare voteringen visade 98 ja mot 73 nej; i följd hvaraf Kammaren beslutit i öfverensstämmelse med japropositionen.

*Punkterna 18 och 19:*

Biföllos.

*Punkten 20.*

Om undersökning för  
 vägbringande af en  
 kommunikationslinie  
 mellan  
 Vestervik och  
 Libau.

Ledamoten af Andra Kammaren Herr *A. J. Lyth* hade i sin motion, N:o 80, föreslagit att Riksdagen ville i underdånighet anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes på lämpligt sätt låta undersöka, huruvida vägbringandet af en kommunikationslinie emellan Vestervik eller någon derintill närbelägen plats och Libau öfver Gotland kunde för Sveriges samfärdsel med södra Ryssland anses fördelaktigt och, för den händelse att denna undersökning dertill föranledde, låta uppgöra och för Riksdagen framlägga förslag till ordnandet af en tidsenlig post-, passagerare- och varutrafik på denna linie; samt att Riksdagen ville ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett belopp af 2,000 kronor i och för bestridande af kostnaderna för denna undersökning.

Beträffande denna motion hade Utskottet i förevarande punkt hemställt,  
 att motionen icke måtte vinna Riksdagens bifall.

Enligt anteckning å utlåtandet, var reservation mot berörda hemställan inom Utskottet anmäld af Herr *R. Törneblad*, med hvilken Herrar *Emil Key*, *L. Nordenfält* och *J. Widén* instämt, och som för sin del framlagt följande förslag:

“att Riksdagen måtte på det sätt bifalla motionen, att Riksdagen ville i skrifvelse anhålla, det täcktes Kongl. Maj:t på lämpligt sätt låta undersöka och utreda, huruvida icke vägbringandet af en för post-, passagerare- och varutrafik afsedd kommunikationslinie från Vestervik eller annan lämplig plats till Libau, med beröring af Gotland, må anses vara för utvidgande af Sveriges samfärdsel med Ryssland af behovet påkallad, och derefter vidtaga de åtgärder, som kunna finnas erforderliga.”

Rörande detta ärende anförde

Herr Lyth: Herr Talman! Mine Herrar! Då jag vid sistlidne riksdag icke lyckades vinna pluralitet i denna Kammar för bifall till en motion med nära nog samma hemställan som den, hvilken nu föreligger Kammaren till afgörande, kunde jag taga denna motgång ganska lätt, ehuruval de skäl, som under diskussionen anfördes för förslaget, voro af den beskaffenhet, att jag hade rätt att vänta annat än ett afslag. Men då jag i år åter mötes af ett afslag, kan detta icke annat än kännas desto smärtsammare, ju mera billiga mina anspråk nu äro och ju mera af behovet påkallade de åtgärder äro, hvilka jag i handels- och sjöfartens intresse tagit mig friheten begära. Jag vågar därför vädja från Stats-Utskottets i mitt tycke alltför stränga dom till mera billighet och rättvisa af denna Kammares medlemmar.

Jag börjar då med att erinra Kammaren derom, hvad redan i fjor under diskussionen temligen klart utreddes, att våra kommunikationsanstalter mellan södra Sverige och Ryssland äro allt annat än tidsenliga. Till bevis derom torde blott behöfva sägas att för att komma från mellersta och södra Sverige till Libau eller Riga har man antingen att resa öfver Danska öarne och norra Tyskland eller öfver Stockholm öfver Finland och Petersburg. För befordran af post till Libau och Riga fordras 5 till 6 dagar och för passagerare ännu längre tid, under det att, enligt det förslag jag tagit mig friheten framlägga, dertill skulle behöfvas blott några timmar eller åtminstone icke mera än ett dygn. Vid sådant förhållande kan med skäl sättas i fråga, huruvida icke några åtgärder böra vidtagas för att bättre och på ett mera tidsenligt sätt än som nu är fallet, tillgodose våra behof på kommunikationsanstalter för samfärdseln med södra Ryssland. I det afseendet ber jag äfven att få meddela några siffror, som jag hemtat från en öfersigt af Libaus handel under år 1881 och hvaraf man kan få begrepp om vårt lands handelsförbindelser med denna stad. Häraf visar det sig, att till Libau under året inkommo 959 fartyg från utländska orter, af hvilka icke mindre än 271 stycken, eller nära en tredjedel, från de förenade rikena. Ser jag åter på värdet af de varor, som under nämnda tid infördes från Sverige—Norge till Libau, så visar det sig, att detta värde uppgick till 1,514,304 rubel, hvilket i svenskt mynt utgör något öfver tre millioner kronor.

Se vi åter på värdet af de varor, som från Libau utfördes med svenska och norska fartyg, så belöpte det sig till 5,101,100 rubel, utgörande i svenskt mynt mellan 10 och 11 millioner kronor. Jag upptager här rubelns värde till två kronor. Detta visar, att Sveriges och Norges handelsrörelse på Libau för närvarande är så stor, att endast den är i behof af en ordnad post- och passagerarekommunikation. Då härtill kommer, att staden Riga, med hvilken Sverige och Norge hafva ännu större förbindelser, ligger på kort afstånd från Libau, som i viss mening nästan kan sägas vara en förstad till Riga, så ligger häruti ett ytterligare skäl för avvägbringande af en sådan kommunikation, som jag tagit mig friheten föreslå. Utskottet har dock icke velat åt min motion lemna den uppmärksamhet, som jag på grund af hvad jag redan anfört trodde densamma vara värd. Det säger, "att det må synas Utskottet att, derest intresset för den ifrågasvarande kommunikationsledens åstadkommande är inom de orter, som deraf närmast skulle beröras, så stort och allmänt, som motionärens framställning gifver vid handen, de för erforderliga undersökningars bekostande behöfliga medlen borde kunna beredas genom bidrag af kommuner och enskilda samt genom anslag af vederbörande landsting, som i detta fall skulle vara Kalmar läns norra och Gotlands läns landsting". Tvärt mot Utskottets här uttalade åsigt vågar jag påstå att en sådan angelägenhet som ifrågasvarande, icke innebär ett ortintresse, utan är i egentligaste mening en statsangelägenhet. Såsom sådan har den alltid hitintills varit ansedd. Sålunda har svenska staten i forna tider alltid brutit väg för samfärdseln med våra

*Om undersökning för avvägbringande af en kommunikationslinje mellan Vestervik och Libau.  
(Forts.)*

Om undersökning för  
 vägabrinnande af en  
 kommunikationslinje  
 mellan  
 Vestervik och  
 Libau.  
 (Forts.)

grannländer genom ordnande af post- och passagerarelinier. Jag behöfver här blott erinra om huru Sverige för ej längre sedan än mången af oss kan minnas, upprätthöll en ordnad postfart mellan Ystad och Stralsund, eller huru för några decennier sedan svenska statskassan till understöd åt uppehållande af postkommunikationslinjen mellan Hull och Göteborg, lēnade, jag tror, 60,000 kronor årligen. Om det således är en statens angelägenhet, ej ett ortintresse, som här är i fråga, något som väl torde få anses ligga för öppen dag, så torde jag med fullt skäl kunna hemställa att Kammaren icke måtte vid denna Utskottets motivering fästa något afseende.

Såsom ytterligare skäl för bifall till det förslag, hvarmed jag framkommit, ber jag för Kammaren få omnämna det förtroende, hvarmed frågan omfattats af fackmän, både korporationer och enskilda, hvilka bäst äro i stånd att bedöma dess beskaffenhet. Sålunda har jag t. ex. från handelsföreningarne både i Vestervik och Visby motagit skrivelser med erkännande af motionens befogethet. Vidare har jag från Norge erhållit ett bref, hvari man uttalat sin tacksamhet för det jag väckt motionen, som afser en sak, hvilken äfven för Norge, vårt broderland, är af stor betydelse, annat att förtiga.

Slutligen ber jag att få för Kammaren tillkännagifva, att, ehuru mitt förslag egentligen åsyftade, att få kommunikationslinjen mellan Sverige och södra Ryssland dragen från Vestervik, så vill jag dock dermed ej hafva påstått att icke äfven någon annan, åtminstone för sommarpostföringen lika lämplig utgångspunkt kan finnas, och är det just därför jag blott nu begär en undersökning. Hvarföre jag föreslagit Vestervik är dels därför, att från denna stad den kortaste vägen går till Ryssland, dels och synnerligen att vintertiden är kommunikationen på halfva vägen redan färdig, enär en svensk postångare då för post mellan Vestervik och Visby. Denna väg synes mig därför vara den enda rigtiga för post och passagerarefart mellan Sverige och Libau, åtminstone under vintermånaderna.

Då jag gissar, att många talare skola uppträda efter mig i denna fråga, vill jag *nu* icke yttra mig vidare, utan ber blott att få hos Kammaren anhålla om bifall till Herr Törnebladhs reservation. Det är väl sant, att den begäran om ett anslag på 2,000 kronor, som jag i min motion framställt, icke förekommer i nämnda reservation, men då jag genom bifall till reservationen vinner hvad jag med min motion egentligen afsett, eller en undersökning af saken, är jag belåten med reservationen och ber därför att få yrka bifall till densamma.

Friherre Nordenskiöld: Äfven i denna fråga får jag yrka afslag å Utskottets förslag. Deremot anhåller jag om bifall till Herr Törnebladhs reservation. Det är nemligen här icke fråga om ett obetydligt lokalintresse, såsom Utskottet tyckes hafva föreställt sig, utan om ett statsintresse af yttersta vikt, ett intresse af det slag, för hvilket hvarje vaken och lifskraftig nation alltid har varit färdig till stora uppoffringar. Libau har på senare tider, genom de storartade hamnanläggningar, som der blifvit gjorda, och de jernvägsanläggningar, som förbinda staden med Rysslands stora jernvägsnät, sträckande



sig ända till Asien och kanske inom kort ända till China och Indien, blifvit en af Rysslands viktigaste exporthamnar. Vår handel på densamma har också på sista tiden betydligt ökat. Redan nu utföres en del af de varor, vi henta från Ryssland, från denna hamn, särskildt skeppas mycket stora quantiteter rysk säd öfver Libau till Sverige. Till följd af förändrade tarif-förhållanden å de tyska jernvägarne och förändrade tullförhållanden, har den transitohandel af ryska varor, som förut egt rum öfver Tyskland, betydligt minskats, och ryska regeringen söker nu ordna så att åtminstone den hufvudsakligaste delen af de ryska varorna skall sjöledes utföras i verldsmarknaden. Libau är därför redan nu en viktig befraktningsort för Sveriges handelsflotta, belägen närmare än mången torde föreställt sig. Från Libau till Gotlands sydliga spets är det ungefär lika långt som från Stockholm till Visby och från Libau till Karlskrona lika långt som från Stockholm till Kalmar. Libau bör därför blifva en synnerligen fördelaktig exportort för våra bergverks- och industrialster. Det är visserligen sant, att den ryska marknaden ännu icke för oss spelar den rol som den borde och utan tvifvel snart kommer att göra, hvartill särskildt bidraga osäkra myntförhållanden och andra för handelen förlamande omständigheter, som beklagligen ännu äro gällande i grannriket i öster. Men dessa ogynsamma förhållanden skola säkerligen inom kort upphöra; och då är det stora ryska riket med sina åttio millioner invånare och sin ännu outvecklade industri en naturlig exportort för en stor mängd af våra produkter; som hvar och en vet, kan man dessutom befara att politiska förhållanden kunna inträffa i Europa, som göra att Rysslands hufvudimport icke kan tagas öfver kontinenten, utan måste ske sjöledes. Då blir Libau en af hufvudhamnarne för *hela* importen till Ryssland. I så fall skulle Sverige också få en betydande transitohandel på Libau, och våra sjöstäder skulle blifva upplagsorter för de varor, som öfver Sverige komme att införas till det ryska riket. Hvad detta betyder i ekonomiskt hänseende, visar vår erfarenhet från början af detta århundrade, då Göteborg var nederlagsort för engelska varor under kontinental-systemet.

Allt talar således för den af motionären begärda undersökningen. Men då det är tydligt att Kongl. Maj:t kan bestrida de därför erforderliga kostnaderna af för handen varande medel utan något särskildt anslag, så får jag, i stället för att yrka bifall till motionen, i likhet med motionären sjelf anhålla om bifall till Herr Törnebladhs reservation, hvarvid jag vill påpeka, att jag särskildt betonar en undersökning om hvad som bör göras för att underlätta åvägabringandet af denna kommunikationsled. Jag tror icke att åtgärden bör gå i den riktning Herr Lyth föreslagit. Fastmer tror jag att statens ingripande hufvudsakligast bör inskränka sig till att vidtaga åtgärder för att hålla vissa hamnar i Östersjön året om tillgängliga för fartyg.

Jag yrkar således bifall till Herr Törnebladhs reservation.

Om under-  
sökning för  
åvägabrinning  
af en  
kommunikationslinje  
mellan  
Vestervik och  
Libau.  
(Forts.)

Häruti instämde Herrar *F. G. Sandvall, Grefve Björnstjerna, Friherre Stackelberg, Svensén, Hasselqvist, Fredenberg, af Trolle, Hedlund, Meijer, Melin, Helander, Sundström, Borg, Thomasson och J. Sandvall.*

Herr Hammarberg: Jag har egentligen icke något annat att säga än hvad tvenne föregående talare redan yttrat. Jag begärde ordet blott för att få öppet uttala, att äfven jag anser nu ifrågavarande kommunikationsled kunna blifva af stor betydelse, och att jag därför med särdeles nöje instämmer i den reservation, Herr Törnebladh afgifvit, samt hoppas och önskar att hans förslag äfven måtte blifva Kammarens beslut.

Jag anser det vara öfverflödigt att ytterligare utveckla frågan, utan åberopar endast de uppgifter, den ärade motionären redan meddelat, hvilka synas mig vara tillräckligt upplysande.

Herr Sven Andreasson: Jag yttrade för en stund sedan i en annan fråga att, när man är vänligt stämd mot en motionär, så säger man ej blott att motionen är behjertansvärd, om man också vill afslå den, utan man skrifver äfven ibland till Kongl. Maj:t med anhållan om en undersökning och utredning af frågan. Så skulle äfven nu blifva förhållandet; och hafva vi härpå ett färskt exempel i den fråga, som nyss var före. Nästan hvarje talare, som då förordade Kongl. Maj:ts förslag, gjorde det hufvudsakligen af det skäl, att Riksdagen förut skrifvit till Kongl. Maj:t och begärt en utredning af frågan; men jag ber få lägga Kammaren på hjertat att noga betänka sig, innan den begär en sådan utredning, och väl veta, i hvilken rigtning den bör gå. Jag skall nu be att få uppläsa klämman i Herr Törnebladhs reservation, hvilken nu förordats. Den lyder sålunda: "att Riksdagen måtte på det sätt bifalla motionen, att Riksdagen ville i skrifvelse anhålla, det täcktes Kongl. Maj:t på lämpligt sätt låta undersöka och utreda, huruvida icke åvägabrinning af en för post-, passagerare- och varutrafik afsedd kommunikationslinje från Vestervik eller annan lämplig plats till Libau, med beröring af Gotland, må anses vara för utvidgande af Sveriges samfärdsel med Ryssland af behofvet påkallad, och derefter vidtaga de åtgärder, som kunna finnas erforderliga".

Nu säger man, att en undersökning skall ske, huruvida en samfärdsel med Ryssland på den föreslagna kommunikationslinjen bör komma till stånd; men icke har motionären föreslagit på hvad sätt undersökningen skall tillgå, och icke heller reservanten. För min del kan jag icke finna, att flera skäl nu tala för bifall till reservationen, än då frågan förra gången var före i Riksdagen. Såväl af detta skäl som till följd af hvad här i annan fråga nyss passerat, synes mig bäst vara att nu icke förhastadt skrifva till Kongl. Maj:t.

Jag yrkar således afslag å motionen och bifall till Stats-Utskottets betänkande.

Herr Danielson: Jag skall icke vara mångordig, men jag får verkligen säga, att jag många gånger förundrat mig öfver, att vi hafva

en så ringa samfärdsel med vår stora granne Ryssland. När man ser den lifliga ångbåtskommunikation, som vi hafva med vår södra granne, med Lübeck, Stettin och öfriga städer i norra Tyskland, som dock icke erbjuda en så tjenlig marknad för våra produkter som Ryssland, kan jag icke finna annat, än att det är lämpligt att en undersökning göres om nyttan af den kommunikationslinje, som här är föreslagen. Jag kan icke neka till, att jag anser, att Ryssland är för oss i framtiden en marknadsplats, som vi icke böra försumma att så snart som möjligt infinna oss på; det är underligt att så många år gått, utan att vi sökt göra något i det hänseendet. I synnerhet synes det mig vara lämpligt att få en ordnad kommunikation till stånd med södra delen af ryska östersjökusten.

*Om undersökning för ävägabrindande af en kommunikationslinje mellan Vestervik och Libau.*  
(Forts.)

Likasom en annan talare anser äfven jag, att man icke bör, såsom orden fölla, nu gifva något på hand, men i motsats till honom kan jag icke finna, att så sker genom bifall till Herr Törnebladhs reservation. Ilvarje fruktan i det hänseendet skulle, enligt min tanke, lätteligen kunna undanrödjas genom att stanna vid orden "af behovet påkallad" i klämman af reservationen och stryka de efterföljande orden "och derefter vidtaga de åtgärder, som kunna finnas erforderliga". Tager man bort dessa ord, afser reservationen endast en undersökning, d. v. s. man uttalade derigenom endast en önskan, att statens ingenjörer och öfrige vederbörande måtte lemnas tillfälle att yttra sig om utsigterna för upprättande af ifrågavarande kommunikationsled.

Jag tager mig sålunda friheten att föreslå, att Kammaren måtte bifalla Herr Törnebladhs reservation, med den förändring, att orden efter "af behovet påkallad" må utgå, hvarom jag hos Herr Talmanen anhåller om proposition.

Herr J. P. Nilsson i Kägglå: Stats-Utskottet har stödt sitt afstyrkande af förevarande motion hufvudsakligen på den omständigheten, att det förutsatt, att vederbörande kommuner och landsting skulle till undersökningens bekostande kunna lemna bidrag. Hvad särskildt Kalmar läns norra landsting vidkommer, kan jag dock tryggt påstå, att det aldrig skall ifrågakomma, att detta landsting skall förbinda sig att lemna bidrag till en angelägenhet, hvilken, såsom denna, tillhör hela landet och efter mitt förmenande måste anses vara en statsinstitution och ej ett ortsintresse. Kalmar läns norra landsting står för närvarande i garanti för ränta å öfver 400,000 kronor i och för jernvägsanläggningar och derigenom tror jag, att landstinget tillräckligt bidragit till understödjan af kommunikationsväsendet. Dock är det väl sant, att landstinget ännu ej drabbats af någon utgift för denna garanti, men ingen säkerhet förefinnes, att det kan ske. Men alldenstund jag icke kan vara fullkomligt säker, att Vestervik är den lämpligaste utgångspunkten för den förbindelse, hvarom här är fråga, anser jag det vara af stor vikt, att Kongl. Maj:t måtte föranstalta en utredning, hvilken väg som kan vara den bästa. Dock tror jag för min del att linjen Vestervik—Visby—Libau, som motionären föreslagit, är både den ginaste och naturligaste, hvilket med en blick på kartan tydligen kan uppmärksammas. Herr Törnebladhs har i sin reservation

Om undersökning för  
 vägagångande af en  
 kommunikationslinje  
 mellan  
 Vestervik och  
 Libau.  
 (Forts.)

framställt ett mycket riktigt och godt förslag till en sådan utredning, utan ringaste kostnad för statsverket; dock vill jag instämma med Herr Danielson i hans hemställan, att de sista orden i reservationen efter "af behovet påkallad" må strykas.

Jag yrkar således afslag å Utskottets hemställan och bifall till Herr Danielsons förslag och skulle mycket beklaga, om Kammaren ej härtill lemna sitt bifall.

Herr Hörnfeldt: Jag vill ingalunda bestrida sanningen af Herr Friherre Nordenskiölds påstående om det stora gagnet för sjöfarten och industrien i öfrigt af en sådan förbindelse som den nu föreslagna, emellan Libau och Vestervik med beröringspunkt på Gotland. Men äfven om detta påstående är en sanning, och om det verkligen medför en så särdeles stor fördel, att upprätta en kommunikationsled just till Libau, så frågar jag å andra sidan, om Herrarne tro, att den enskilda industrien skall ligga och sofva med afseende på denna sak och att icke den ifrågasatt kommunikationsleden kommer att öppnas, utan att man behöfver besvåra Kongl. Maj:t med en begäran om undersökning, huruvida det kan löna sig för oss att trafikera denna led och huruvida i Libau kunna finnas personer, som vilja köpa våra varor eller sälja varor åt oss. Tro Herrarne verkligen, att det är nödigt att besvåra Kongl. Maj:t med en skrifvelse för att få kunskap om, huruvida dessa förutsättningar existera? Är det verkligen gagnligt för landet, att en sådan förbindelse kommer till stånd, så kunna vi, i synnerhet under så tryckta konjunkturer för sjöfarten som för närvarande, vara förvissade att fartyg att användas på denna linie icke skola saknas. Jag vågar därför påstå, att en undersökning från regeringens sida i denna sak skulle vara rent af löjlig. Icke bör Kongl. Maj:t besvåras med att låta undersöka förhållanden, som uteslutande angå den enskilda företagsamheten.

Jag ber äfven att få fästa uppmärksamheten derpå, att från norra Kalmar läns landsting skrifvelse redan aflåtits till Kongl. Maj:t i denna fråga. Saken kommer sålunda under pröfning hos Kongl. Maj:t, oberoende af huruvida Riksdagen deri uppträder såsom mellauhand eller icke. Dessutom vill jag också fästa uppmärksamheten derpå, att åtskilliga förbindelser emellan Ryssland och Finland samt Sverige på senare tider upprättats, utan att för åstadkommande deraf Kongl. Maj:t besvårats med någon undersökning. Såsom exempel på sådana förbindelser kan jag åberopa linierna Sundsvall—Hernösand—Vasa, och Stockholm—Hangö. Icke har Kongl. Maj:t låtit verkställa undersökning å dessa kommunikationslinier; men de hafva det oaktadt kommit till stånd och det af det enkla skälet, att man verkligen behöft dem och att den enskilde kommit under fund med att det bure sig att frakta varor på dessa linier. Huruvida det kunde vara fördelaktigt att upprätta den nu ifrågasatt kommunikationsleden, på sätt här är ifrågasatt, eller att varorna först skulle fraktas med ångbåt från Vestervik till Visby, der omlastas på jernväg och föras till Ronehamn för att derstädes åter öfverflyttas på ångbåt till Libau, torde visserligen kunna tariffva en närmare undersökning, men, om man

fraktar varorna direkt från Vestervik till någon lämplig punkt på ryska kusten, tror jag här för icke behöfves någon undersökning, ty finner man, att man kan få afsättning för sina produkter i Libau, nog finnes det tillgång på fartyg, som kunna gå denna trade. Jag för min del anser saken vara för obetydlig för att besvara Kongl. Maj:t med någon skrifvelse i ämnet och yrkar sålunda bifall till Utskottets hemställan om afslag å motionen.

*Om undersökning för avägabringande af en kommunikationslinje mellan Vestervik och Libau.  
(Forts.)*

Herr Lindmark: Om jag rätt uppfattade den föregående talarrens yttrande, anförde han, bland andra, linjen Stockholm—Hangö såsom exempel på en linje, som kommit till stånd utan något understöd från det allmännas sida. Men det fartyg, som trafikerar denna led, är ett finskt fartyg, som subventioneras af finska statkassan med många tusen mark om året. Det var således litet oförsigtigt af den ärade ledamoten i Stats-Utskottet att åberopa just denna kommunikationsled. Den kan tvärtom åberopas såsom skäl för bifall till motionen, ty den visar, att den tid kan komma äfven för Sverige, då vi under vissa förhållanden böra lemna understöd åt den sjöfarande industrien. Jag ber att i detta fall äfven få åberopa ett yttrande af Herr Liss Olof Larsson. Han sade i förmiddags, att han gerna vore med om att uppmuntra den enskilda företagsamheten. Angenämt var att i detta afseende finna en vän i honom, som är en så inflytelserik man. Jag ber äfven att få påpeka, att ifrågavarande företag är af den beskaffenhet, att man på förhand svårigen kan beräkna, huruvida det skall bära sig, och det är icke att hoppas att den enskilda företagsamheten på rak arm utan statens hjälp skall kunna bringa det till stånd. Tager man i betraktande förhållandena i detta afseende uti andra länder, finner man, att t. ex. Frankrike årligen subventionerar sin sjöfart med 17,000,000 kronor, England med 11,500,000 kronor, Italien med nära 6,000,000 kronor, Österrike med nära 4,000,000, Belgien med 600,000, Holland med 230,000 och Tyskland med 180,000 kronor.

Detta kan låta afskräckande; men jag ber få påpeka en annan omständighet, och det är att just detta liberala sätt att understödja postångbåtslinierna har satt England i stånd att snart sagdt beherska all samfart med ångbåtar. Man har der lärt sig bygga fartyg allt bättre och bättre; man nedlägger nu stora kostnader på sina ångbåtar, och följderna deraf har också blifvit, att England för närvarande beherskar nästan hela skeppsbyggnadsindustrien, åtminstone hvad oceanångbåtar beträffar; och äfven härtill spåras orsaken deruti, att England i tid subventionerat industrin. Jag vill visst icke jemföra våra förhållanden med stormakternas, men jag kan föreställa mig det rationella i att staten kan finna intresse i att understödja ett bolag eller att utlofva temligen hög ersättning för postföringen å vissa linier. Jag vill nu icke yttra mig om, huruvida denna linje skall företrädesvis väljas från Vestervik öfver Gotland till Libau eller någon annan rysk östersjöhamn, ty detta anser jag för min del kunna med fullt förtroende lemnas till Kongl. Maj:t att bedöma. Jag kan icke heller föreställa mig att ett bifall till reservantens förslag skulle för Riksdagen

Om under-  
sökning för  
åvägubrin-  
gande af en  
kommunikationslinie  
mellan  
Vestervik och  
Libau.  
(Forts.)

medföra så ofantlig risk; men jag tror att det skulle hafva en ganska stor betydelse så till vida, att det utgjorde ett intyg på att Riksdagen nu fått ögonen öppna i detta afseende, och anser, att den tid kan vara temligen nära, då staten måste lemna understöd äfven åt den del af industrin, som kallas sjöfart. Ur denna synpunkt vill jag understödja motionärens förslag, och yrkar jag därför bifall till Herr Törnebladhs reservation.

Herr Sven Nilsson: Jag vill fästa Kammarens uppmärksamhet på att just med de åsikter, som den siste ärade talaren framhöll, blir förhållandet det, att Riksdagen icke gifver så obetydligt på hand, derigenom att den bifaller reservantens förslag. Ty är det meningen att, sedan utredning åstadkommits, Kongl. Maj:t skall inkomma till Riksdagen med begäran om anslag för uppmuntrande af sjöfarten, och Kongl. Maj:t dervid kan åberopa en Riksdagens skrifvelse såsom stöd för att Kongl. Maj:ts åsikter i denna sak delats af Riksdagen, så tror jag vi gifvit alltför mycket på hand i denna fråga. Sådan den nu föreligger är den i temligen outredt skick; och det torde således icke på förhand kunna sägas, huru vidt omfattande statens krafter kunna komma att tagas i anspråk för ifrågavarande ändamål.

Jag har för min del egentligen icke inom Utskottet varit emot syftmålet med den framställning, som här föreligger, då jag icke uppfattat saken på samma sätt som den siste ärade talaren gjort; ty jag har trott, att här endast borde gälla att få utredt, huruvida det vore nyttigt för landet, att en kommunikationslinie mellan någon punkt i de sydliga delarne i vårt land och Libau komme till stånd eller icke, men ingenting annat, och jag har därför tviflat på att det vore lämpligt anmoda Kongl. Maj:t att göra en utredning just i afseende på linien *Vestervik—Libau öfver Gotland*, ty jag föreställer mig att, genom detta bestämda uttalande i Riksdagens skrifvelse, åläggas Kongl. Maj:t en skyldighet, som kan föranleda staten ganska betydliga kostnader utan någon motsvarande nytta. Det kan nemligen möjligtvis finnas andra kommunikationsleder, som äro både billigare och ändamålsenligare, och då bör man icke binda Kongl. Maj:t genom att säga att utredningen skall gälla just denna väg och ingen annan. Reservanten har visserligen sagt, att det skall vara Vestervik eller någon derintill närbelägen plats, men i motionen, likasom i reservationen, står dock alldeles bestämdt att linien skall gå öfver Gotland. Det är nog godt och väl för Gotland att linien skall gå öfver denna ö, men det kan finnas någon annan plats än Vestervik, som, utan att beröra Gotland, är af större intresse för hela det öfriga Sverige, att derifrån draga en kommunikationsled till Ryssland, och det är väl ej för Vestervik och Gotland som kommunikationsleden skall åstadkommas. Man är ju i allmänhet icke synnerligen rädd för att lemna Kongl. Maj:t fria händer; och så tror jag, att man också kunde göra i detta fall. Det är dessa omständigheter, som föranledt mig att icke biträda reservantens förslag, och jag har därför förenat mig med Utskottets pluralitet, då min särskilda mening icke derstädes vann understöd.

Under dylika förhållanden kan jag naturligtvis icke annat än yrka bifall till Utskottets förslag, sådant det nu föreligger.

Herr Wieselgren: En ledamot af Stats-Utskottet har såsom skäl för bifall till Utskottets hemställan om afslag å motionen framhållit, att Kalmar läns norra landsting redan inkommit till Kongl. Maj:t med underdånig petition i samma syfte, som motionären här föreslagit, hvarföre det vore öfverflödigt att Riksdagen lemnade saken någon uppmärksamhet. Denna den ärade talarens slutledning torde dock icke fullkomligt hålla streck. Om Riksdagen nemligen nu uttalar sig till förmån för saken, har Riksdagen dermed sagt, att frågan icke är endast en lokalfråga, en fråga af intresse blott för en viss landsdel, utan att den är en fråga af väsentlig betydelse för landet i dess helhet; och *detta* är en sak, som icke helt och hållet bör förbises.

Hvad beträffar ett anförande af en senare talare, deruti han sökt göra oss häpna för de betydliga anslag, som skulle födas af ett bifall till ifrågavarande reservation, så ber jag att få påminna om att, *om också* så betydliga anslag för samma sak skulle ifrågakomma, så är det klart, att de icke komma att begäras, för så vidt icke den önskade undersökningen skulle gifva vid handen att de fullt tillräckligt ränta af sig. Här är icke fråga om någon nådegåfva, utan om åtgärder att öppna en samfärdselslinie, af hvilken är att hoppas god vinst för både landsändan och landet i dess helhet. Men för närvarande är i sjelfva verket icke fråga om något anslag alls, icke ens om de tvåtusen kronor, som motionären i sin motion begärt; frågan gäller endast att hos Kongl. Maj:t begära anställande af en undersökning. Och då så många i Kammaren yttrat sig till förmån för saken, hoppas jag att Kammaren icke skall tveka att bifalla ifrågavarande reservation, till hvilken äfven jag yrkar bifall.

Herr Bokström: Jag har redan vid föregående riksdag mera utförligt, än jag med hänsyn till den framskridna timmen nu skulle kunna tillåta mig, uttalat och motiverat mina sympatier för denna sak, och det meningsbyte, som jag derefter fått höra derom såväl här i Kammaren som utanför densamma, har icke kunnat annat än ytterligare stadga min mening. Jag kan därför nu inskränka mig till att vördsamt hos Kammaren framhålla önskvärdheten, i hela landets och icke blott i någon särskild landsorts intresse, af att vi erhålla en anknytning till den stråkväg för handeln, som utmynnar vid Libau, och hoppas att Kammaren genom att bifalla reservationen visar, att den vill egna frågan *någon* uppmärksamhet. Om något annat eller mera är det för närvarande icke fråga. *Sedan* eu undersökning blifvit gjord, och resultatet deraf för Riksdagen framlagts, kan Riksdagen med full frihet afväga fördelarne mot de uppoffringar från statsverkets sida, som för ändamålets vinnande kunna erfordras beträffande denna handelsväg åt *öster*, liksom fallet varit med de handelslinier, som med uppoffring och understöd från statsverket tillförene öppnats såväl vester- som söderut.

Jag får sålunda i korthet yrka bifall till reservationen.

Herr P. Larsson i Fohle förenade sig med Herr Bokström.

*Om undersökning för ävägbringande af en kommunikationslinie mellan Vestervik och Libau.*  
(Forts.)

Om undersökning för  
 avvägbrin-  
 gande af en  
 kommunika-  
 tionelinie  
 mellan  
 Vestervik och  
 Libau.  
 (Forts.)

Herr Liss Olof Larsson: Herr Talman! Man har sagt att, genom att bifalla förslaget om aflåtande af en skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om en undersökning, man icke på något sätt förbundit sig att i framtiden bevilja något anslag, men jag vill då påpeka att, när man bifaller Herr Törnebladhs reservation, är det icke blott klämman i reservationen man bifaller, utan jemväl motiveringen, och i motiveringen till reservationen heter det, att vid öppnandet af den ifrågasatta nya handelsvägen, hvilken efter all anledning i framtiden bör blifva af stor betydelse för vårt land, statens medverkan till en början skulle vara högeligen önskvärd, och dermed lärer väl icke kunna annat än afses, att staten skall bidraga med understöd för att sätta saken i gång.

Jag tycker det går väl långt, när man vill besvära Kongl. Maj:t med sådana saker, som den ifrågavarande motionen afses. Jag skulle kunna förstå, om Herr Lyth eller någon annan motionerade om att aflåta en skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om att en undersökning måtte i allmänhet ske, huruvida öppnande af en handelsväg från Sverige till något annat land vore nyttig och nödig, med ett ord om en generel undersökning begärdes. Men nu skall handelsvägen sluta i Libau och börja i Vestervik. Några andra orter får Kongl. Maj:t icke taga i betraktande. Och så skall nödvändigt denna handelsväg sluta sig till Gotland — ty der bor motionären. Varor, som från Sverige skola forslas till Ryssland och tvärtom, skola i land vid Gotland. Till äfventyrs finner Kongl. Maj:t att en annan trafikled är ännu mera gagnelig; men den skulle Kongl. Maj:t ej få undersöka, utan vara inskränkt till den af reservanten påpekade. För min del tror jag dock, att om det icke finnes så mycket intresse för företaget, att de som ifråga derför sjelfva kunna åstadkomma erforderlig utredning, man i så fall icke bör besvära hvarken Riksdag eller regering med den saken. Jag föreställer mig fast mer att lämpligast vore, om de, som intressera sig för saken, sjelfva sökte utreda nyttan deraf. Befinnes då företaget så stort, att de icke mäktade ensamma åstadkomma det och skälen för företaget i öfrigt äro goda, då först kan man komma till statsmakterna och begära hjälp; men att såsom motionären gjort begära 2,000 kronor i och för bestridande af sjelfva undersökningarne om lämpligheten af företaget, synes mig opåkalladt.

En talare har berört samfärdseln med Japan och Kina och antydtt att denna trafik skulle kunna dragas genom Ryssland till Vestervik — öfver Gotland naturligtvis. Rörande så vidt omfattande förutsättningar, torde det ej vara lämpligt att statsmakterna ingå i pröfning. Det må vara den enskilda företagsamheten som ser till, huruvida trafik på aflägsnare länder kan vara lönande eller ej. Kan Sverige draga till sig hela denna transitotrafik, då vore det kanske skäl att lägga oss till med en tunnel under Gotland och Östersjön.

I det skick, frågan för närvarande befinner sig, kommer jag sålunda för min del att rösta för bifall till Stats-Utskottets afstyrkande hemställan.

I detta yttrande instämde Herr *Magnusson*.



Herr Lyth: En del af den siste talarens yttrande synes mig verkligen icke förtjena något svar, men han anförde dock ett och annat, som jag ber att få bemöta. Han yttrade att de särskilda orterna borde bekosta de erforderliga undersökningarne. Nog kunna t. ex. landstingen göra det, derom kan den ärade talaren vara försäkrad, men jag anser att de icke böra göra det, emedan regeringen ensam bör och kan verkställa en undersökning af ifrågavarande beskaffenhet, dels derföre att frågan afser en statsangelägenhet, dels ock derföre att endast regeringen kan sätta sig i förbindelse med främmande makter för att få utrönt, huruvida och i hvad mån understöd från dem kan påräknas, o. s. v.

Vidare yttrade han, att om min motion bifölles, skulle man med samma skäl kunna framkomma med motioner om kommunikationer både till den ena och andra orten. För att kunna yttra något sådant tyckes den värde talaren hafva förglömt, hvad som under diskussionen är sagdt till stöd för dragandet af en kommunikationslinie just till Libau, samt att denna stad i närvarande stund är en af Rysslands största exportorter och att man således ej får jemföra denna plats med hvilken annan ort som helst.

Jag kunde hafva mycket att tillägga, men tiden är långt fram- liden, hvarföre jag icke vill trötta utan slutar med den anhållan och den önskan, att, då Medkammaren bifallit Herr Törnebladhs reservation, äfven Andra Kammaren, utan att pålägga sig det stora ansvar, som förkastandet af mitt förslag måste medföra, hellre ville för sin del välvilligt befrämja vårt lands handel, sjöfart och näringar genom att bifalla meranämnde reservation.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad, gaf Herr Talmannen propositioner, i enlighet med de meningar som förekommit, dels på bifall till Utskottets hemställan, dels på afslag derå och bifall i stället till det förslag, Herr Törnebladh uti sin i ämnet afgifna reservation framställt, dels ock på antagande af det utaf Herr Danielson under öfverläggningen gjorda särskilda yrkande; och fann Herr Talmannen svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för den förstnämnda meningen. Votering blef begärd samt företogs, sedan till kontraposition antagits reservantens förslag, enligt en nu uppsatt och af Kammaren godkänd så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i 20:de punkten af Utlåtandet N:o 13 a, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren, med afslag å Utskottets förevarande

Om under-  
sökning för  
ävägbrin-  
gande af en  
kommunika-  
tionslinje  
mellan  
Vestervik och  
Libau.  
(Forts.)

hemställen antagit det förslag, som innefattas i Herr Törnebladhs vid punkten fogade reservation.

Röstsedlarne sammanräknades och visade 94 Ja mot 62 Nej; varande alltså Utskottets hemställen bifallen.

## § 7.

Till bordläggning anmäldes:

Stats-Utskottets Utlåtande N:o 27, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående J. Bergströms, W. Carlbergs med fleres frikallande från borgensansvarighet för återbetalning af åt Wessman—Barkens jernvägsaktiebolag beviljade statslån;

Bevillnings-Utskottets Memorial N:o 3, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i afseende å 1:sta punkten af Utskottets Betänkande N:o 2, angående villkoren för försäljning af bränvin;

Samma Utskotts Betänkande N:o 4, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående med Frankrike afslutade nya handels- och sjöfartstraktater;

Banko-Utskottets memorial:

N:o 4, i fråga om pension vid afskedstagandet åt Ombudsmannen vid Riksbankens afdelningskontor i Göteborg C. F. Jacobsson;

N:o 5, i fråga om afskrifning ur Riksbankens hufvudkontors räkenskaper af åtskilliga fordringar; och

N:o 6, i fråga om afskrifning ur afdelningskontorets i Göteborg räkenskaper af åtskilliga fordringar; samt

Lag-Utskottets Utlåtande N:o 23, i anledning af väckt motion om ändring af 30 § Konkurslagen.

Dessa ärenden skulle uppföras främst å föredragningslistan för nästa sammanträde.

## § 8.

Justerades protokollsutdrag; och åtskildes derefter Kammarens ledamöter kl. 4 e. m.

In fidem  
H. A. Kolmodin.