

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1884.

Första Kammaren.

N:o 8.

Tisdagen den 19 Februari.

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

Justerades protokollet för den 12 i denna månad.

Upplästes ett insändt läkarebetyg af följande lydelse:

Att ledamoten af Riksdagens Första Kammare, Akademiadjunkten D:r *Fr. Afzelius*, som lider af en kronisk åkomma i urinvägarna (stranguria) samt kronisk tarmkatarr, ännu icke vunnit den förbättring i sitt helotillstånd, att han kan begifva sig till Stockholm och deltaga i riksdagsgöromålen, utan tills vidare behöfver ledighet från desamma, intygas härmed. Upsala den 16 Februari 1884.

S. E. Henschen,
Med. Professor.

Upplästes två protokoll, så lydande:

År 1884 den 16 Februari sammanträdde Kamrarnes valmän för att utse Riksdagens Justitieombudsman; och befunnos efter valsedlarnes öppnande rösterna hafva utfallit sålunda:

Herr Advokatfiskalen Nils August Fröman..... 48 röster,
till följd hvaraf Herr Advokatfiskalen N. A. Fröman blifvit till Riksdagens Justitieombudsman utsedd.

G. Lagerstråle.
Albert Robson.

Joh. Jonson.
Nils Olsson.

År 1884 den 16 Februari sammanträdde Kamrarnes valmän för att utse den man, som skall efterträda Riksdagens Justitieombudsman, i fall denne, innan nästa lagtima Riksdag anställt nytt val af Justitieombudsman, skulle med döden afgå, samt utöfva embetet under den tid Justitieombudsmannen kan af svår sjukdom eller annat laga förfall vara derifrån hindrad; och befunnos efter valsedlarnes öppnande rösterna hafva utfallit sålunda:

Herr Hărădshöfdingen Lars Wilhelm Samuel Lothigius..... 48 röster,

till följd hvaraf Herr Häradshöfdingen L. W. S. Lothigius blifvit till Riksdagens Justitieombudsmans efterträdare utsedd.

G. Lagerstråle.
Albert Robson.

Joh. Jonson.
Nils Olsson.

Herr Grefven och Talmannen hemställde, att dessa protokoll skulle läggas till handlingarna, samt att Riksdagens kanslideputerade skulle genom protokollsutdrag underrättas om förenämnda val med anmodan att låta uppsätta och till Kamrarne ingifva förslag dels till förordnanden för de valda, dels till underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t med anmälan om de verkställda valen, dels ock till paragraf, rörande desamma, i riksdagsbeslutet.

Denna hemställan bifölls.

Anmälades och bordlades Stats-Utskottets memorial:

N:o 17, i anledning af erhållen återremiss å Utskottets utlåtande N:o 4, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående beviljande af vissa förmåner för enskilda jernvägsanläggningar; samt

N:o 18, i anledning af Statskontorets underdåniga berättelse angående undsättningsfonden.

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran Stats-Utskottets den 16 innevarande Februari bordlagda utlåtanden N:is 7—9 äfvensom Lag-Utskottets samma dag bordlagda utlåtanden N:is 18—20.

På framställning af Herr Grefven och Talmannen beslöts, att på föredragningslistan för nästa sammanträde skulle sättas främst de denna dag första gången bordlagda ärendena och sist de utlåtanden, som denna dag bordlagts för andra gången.

Justerades ett protokollsutdrag för detta sammanträde, hvarefter Kammaren åtskildes.

In fidem

A. von Krusenstjerna.

Onsdagen den 20 Februari.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollet för den 13 i denna månad.

Anmälades och bordlades Första Kammarens Tillfälliga Utskotts utlåtanden:

N:o 2, med anledning af Grefve Strömfelts motion, N:o 19, om aflåtande af skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning och förslag beträffande hvad som är att hänföra till fast eller lös egen-
dom; och

N:o 3, i anledning af väckt motion rörande de s. k. pastoral-
proffen.

Herr *Lagerstråle* uppläste en motion, N:o 45, om tillägg till 12 och 13 §§ i Ordningsstadgan för Riksdagens Första Kammare.

Hänvisades till Kammarens Tillfälliga Utskott N:o 1.

Föredrogos och lades till handlingarna Stats-Utskottets under går-
dagen bordlagda memorial:

N:o 17, i anledning af erhållen återremiss å Utskottets utlåtande
N:o 4, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående beviljande af
vissa förmåner för enskilda jernvägsanläggningar; samt

N:o 18, i anledning af Statskontorets underdåniga berättelse an-
gående undsättningsfonden.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande Stats-
Utskottets den 15 och 16 innevarande Februari bordlagda utlåtande
N:o 6, i anledning af väckta förslag dels om jernvägsbyggnader för
statens räkning, dels om lån åt två enskilda jernvägsbolag.

1 punkten.

Herr Nyström: Då enligt mitt förmenande denna motion, rätt
uppfattad, är en bland de viktigaste vid denna riksdag, så anhåller
jag vördsamt, att herrarne ville tillåta, att jag yttrar mig något ut-
förligt i denna sak. Jag skall dervid icke allt för länge upptaga tiden.
Viktig är motionen, ty den afser att i mer eller mindre mån ytterligare
sammanlänka det öfre Norrland med det öfriga Sverige. Den afser
tillika att på ett indirekt sätt få ett bidrag till landets försvar och
särskildt till det norrländska ortförsvaret. Härjemte innehåller den

*Anslag till
fortsättning af
arbetena å
stambanan
mellan Bräcke
och Sollefteå.*

Anslag till fortsättning af arbetena å stambanan mellan Bräcke och Sollefteå. åtskilligt annat, som de, hvilka läst motionen, icke kunnat undgå att fästa sig vid, men som jag nu icke vill vidröra vid denna punkt.

Det kom en gång från sydligaste Sverige till höga Norden ett kungssord, jag tror det uttalades vid en fest i anledning af en jernvägsinvigning i Skåne, och detta kungssord lydde: »jernväg från Ystad till Haparanda!» Detta ord har man troget hållit i minnet under de nära tjugu år, som sedan dess förflutit. Sedermera har den ena banan öppnats efter den andra. Vi hafva sett hvilka glädjefester dervid hållits och vi hafva glädt oss, att turen en gång skulle komma till oss. Alla hafva vi villigt bidragit att gifva millioner än till den ena, än till den andra stambanan, än till enskilda banor, än till bibanor, såsom fallet var i fjol i afseende å Söderhamns-banan. Vi hade hoppats, att turen derigenom skulle komma till oss, ju fortare desto bättre. Jernvägsbyggandet gick också så hastigt, att år 1873 en Kongl. proposition kunde aflätas om stambanebyggnadernas fortsättande i nordlig riktning. Denna Kongl. proposition innehöll, att banan skulle gå från Storvik åt Hybo och vidare i riktning åt Torpshammar eller *någon öster derom belägen punkt*. Detta var den rätta riktningen, men denna riktning vreds bort år 1875 eller 1876. Då började det inflytande blifva gällande, som önskade att banan skulle gå i vestlig riktning och dragas åt Norge. Våra jernvägskomitée i Norr- och Vesterbottens län gjorde framställning om, att banan skulle fortsätta i så rak riktning som möjligt genom Norrland, så att den norska banan blefve en tvärbana, och stambanan komme att gå rakt norr ut. Men i stället skulle den vridas och vändas upp till ödemarker, der inga menniskor vilja bosätta sig. Den vreds så, att den skulle gå från Ljusdal genom Ramsjö till Ånge, der marken är oduglig till all odling. Det kunde icke blifva någon trafik från en sådan trakt. Denna vändning i vestlig riktning var till nackdel ej mindre för det öfre Norrland, än äfven för kusttrakterna. Vi väntade sedan på, att, då banan blifvit färdig till norska gränsen — och härtill använde man sex à sju millioner årligen — turen skulle komma till oss, och att man nu icke skulle dröja allt för länge med att fortsätta banan med någon kraft. Men huru gick det vid 1881 års riksdag? Efter mycket motstånd blef det med knapp nöd beviljadt, att banbyggandet skulle fortsättas till Ångerman-elfven och Sollefteå. Endast med två millioner årligen skulle dock fortsättningen verkställas, således icke en tredjedel af hvad som hade beviljats för den jemtländska tvärbanan. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Kongl. Maj:t begärde visserligen två och eu half millioner, men Riksdagen nedsatte anslaget till två millioner. Jag undrar icke mycket på, att Riksdagen nedsatte det till detta belopp, ty tiderna voro då i ekonomiskt afseende svårare än nu. Det fans intet öfverskott i statskassan, utan i stället brist, som måste fyllas genom tilläggsbeviljning. Detta var sannolikt anledningen till nedsättningen i anslaget för år 1882; men denna nedsättning skedde blott för det året, och beslutet skulle väl icke gälla för de följande fem åren. Hvarje år fattas ju särskildt beslut om hvilka summor, som skola för det kommande året anslås till jernvägsbyggnader. Således har det icke någon hållbarhet, om man *en* gång anslår två millioner. Finnes öfverskott i kassan, kan man höja, inträffar motsatsen, kan man sänka anslaget.

I motsats mot att Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen år 1881 föreslog, att banan till Sollefteå skulle vara byggd på tre, högst fem år, anser nu Stats-Utskottet, att dertill bör ätgå sex år. Stats-Utskottet vill nu gifva mer än två millioner för år 1885 och för hvar och ett af de kommande åren ungefär 15 à 16 hundratusen kronor. Orsaken till min motion har således varit den, att vi skulle småningom, ehuru med större kraft än hittills, fortsätta stambanan genom Norrland, ty, man må säga hvad man vill, vi skola hafva bana ända upp, om ock hela Riksdagen nu sätter sig deremot. Vi hafva deltagit i edra banor med omkring 17 millioner kronor, gifven nu oss dock åtminstone hälften af de andelar, som på oss belöpa uti de indirekta fördelar öfriga delar af landet hittills haft genom jernvägarne! Är det icke rättvist att göra något för denna af naturen, hvad samfärdseln beträffar, så vanlottade del af landet? Skola vi hålla på att i 25 à 30 år utminutera detta anslag, och skall oförrätt på oförrätt begås mot Norrland? Hvarje år ökas minskningen i fördelarne med flera millioner. Mine herrar! jag begär, att I skolen vara rättvisa och jag tviflar icke på att rättvisa skall finnas här i denna Kammare. Jag har väckt min motion för att få saken i gång, ty det är omöjligt att öfre Norrland kan vara nöjdt med ett sådant dröjsmål i afseende på banans framdraging. Jag har i min motion påpekat orsakerna till denna banas nödvändighet. Sen på denna karta, som finnes bifogad min motion, sen hvad som hittills byggts och hvad som beslutats och tillämnas. Beslutade banan genom norra Finland betyder till *vesterhafvet* och banan till Ofoten ett *lockbete*. Skola vi då icke göra något för att *kunna* understödja denna del af vårt land, om vi komma i några förvecklingar och behöfva påkalla den hjälp, som finnes i riket? Jag tyckte mig höra härnågon, att Stats-Utskottets ordförande anser denna del af vårt land icke värd att försvaras, eller att den ej kunde försvaras. Hvad tjänar det då till att hafva en försvarsstyrka i Norrland, om man icke med jernväg sammanbinder de södra och de norrländska delarne af riket? När jernvägen mellan Vasa och Uleåborg blir färdig, kan med 2,000 man Norrbottens försvar vara hotadt, i synnerhet då icke den ringaste hjälp kan erhållas från de södra orterna, ty den hjälpen skulle icke kunna komma dit på trettio dagar.

Efter hvad jag sport, har Stats-Utskottets afdelning med en särdeles stor lättfärdighet behandlat min motion. Det kan icke kallas annat, när det går så till, att motionen afgöres, innan den ens blifvit tryckt och utdelad, innan en och annan ledamot kanske fått kännedom om hvad i motiven förekommer. Jag undrar icke på, att den vid sådant förhållande fick en så snöplig utgång i Utskottets afdelning, och jag väntade verkligen en bättre behandling af min motion i Stats-Utskottet, men beklagligen finnes vid betänkandet icke en enda reservation. Hvad kan vara orsaken härtill? Icke kan det väl i Stats-Utskottet finnas sådana män, som slå döförat till för de behjertansvärda skäl, som framstälts för motionen? Nej, det kan ej vara så! Nog finnes det rättänkande män äfven der. Orsaken ligger otvifvelaktigt deri att vi, den norrländska tredjedelen af riket, icke hafva någon representant i Stats-Utskottet, icke en gång en suppleant. Stats-Utskottets behandling af denna sak, eller att icke visa något tillmötes-

Anslag till
fortsättning af
arbetena å
stambanan
mellan Bräcke
och Sollefteå.
(Forts.)

Anslag till
fortsättning af
arbetena å
stambanan
mellan Bräcke
och Sollefteå.

(Forts.)

gående, anser jag vara bland det mest hårda, obilliga och orättvisa, som någonsin förekommit. Hvad kan det vara för intresse att under sådana förhållanden arbeta för landets välfärd och för nationella sträfvan? Vi få icke se bara på Skåne och mellersta Sverige, vi måste också lika mycket, ja, kanske mer se på det nordliga Sverige, ty detta är i utvecklingstillstånd. Provinsen Norrbotten är värd att fullt jämföras med de flesta andra provinser i riket. Jag skulle kunna upplysa herrarne om, huru ofantliga tillgångar på odlingsbar mark, på malm, på fiskrika elfvar m. m., som Norrbotten har att erbjuda, och jag tror att denna provins kan i afseende å naturrikedomar fullt jämföras med hvilken annan del af rikets slättland som helst, kanske äfven med Skåne. Dessutom, huru obilligt är det icke att denna befolkning, som är utsatt för missväxt genom frostsador eller nöd, såsom 1867 var fallet, skall hållas instängd sju å åtta månader om året, endast därför, att vi icke hjälpa den att få jernväg. Visserligen lyckades vi efter 1867 års missväxt att få i hop bidrag till de nödlidande från välgörande menniskor och genom statens mellankomst, samt äfven litet från öfriga delar af riket, men dock icke till så stor mängd, att vi kunde utan de största indragningar föda och underhålla befolkningen. Om vi då haft jernväg, hade vi icke behöft statens hjälp och icke behöft hemta spannmål öfver fjellet från Bodö i Norge med renar, för att sedan med hästar föra den till länets nedre delar, hvarigenom spannmålen blef dubbelt så dyr, eller från Kuopio i Finland eller från södra Ångermanland — allt 40 till 50 mil aflägsna orter. Hade vi den tiden haft jernbana, kunde vi tagit spannmål till och med från Skåne och ändå haft behållning derpå i stället för att såsom då nödgas taga den från Finland och Norge, synnerligast som staten under så kinkiga förhållanden för de norrländska orterna nog medgifvit ned-satt frakt för spannmålen å statens jernvägar. Vi se ju sålunda — och det kan icke bestridas — att vi norrländingar äro vanlottade och att vi hafva skäligen anspråk på att få dessa förhållanden ändrade; ty det går icke an att dröja i 25 eller 30 år härmed. Och hvilken klokhet skulle det väl ock vara att ställa sig så, när Finland med hälften så stor befolkning snart får färdig en bana ända till 15 mil från Torneå? Viljen I då visa befolkningen på vår sida om gränsen, att *så* gör man i Finland, under det att för oss *ingenting* i detta hänseende blir åtgjort? Är det manne klokt att ställa sig så? Att kanske bidraga till fostrandet af en sådan anda, som råder i vissa af Englands stater? Vi vilja alldeles icke taga vägen till *Petersburg* — och dock — inom 6 år säges banan redan vara färdig till Uleåborg!

Det är icke något behof för Stats-Utskottet eller Riksdagen att nu vara så förskräckligt njugg i denna sak, så att man icke tillmötesgår på något sätt. Vi hafva ju nu några millioner i öfverskott i år. Skulle man då icke se till, att någon liten del deraf tillgodokomme ett produktivt företag.

Nu har jag begärt, att man skulle höja anslaget till 2½ million kronor för år 1885, på det att vi derigenom skulle ett år tidigare få banan till Sollefteå; därför har jag väckt motionen i denna del. Beviljas ej detta, så dröjer det i 4 år härefter innan banan kommer dit upp — således dubbelt så lång tid mot hvad Väg- och vattenbyggnads-

nadsstyrelsen år 1881 till en början alternativt föreslog. Om denna förhöjning i anslaget beviljades, skulle man lemna öfre Norrland ett ganska godt bidrag; och för staten vore det verkligen icke misshus-hållning att så göra, utan hushållning, ty icke kan det vara någon uträkning att hafva jernvägen färdig till en eller par mil från sjelfva Ångermanelfven och så draga ut på tiden, innan den dit framdrages. De 20,000 kronor, som utgöra räntan på en half million kronor om året, är ju en så obetydlig summa som staten riskerar, äfven om räntan skulle förloras; men om man komme dit fram, kunde ju kanske rörelsen blifva så mycket större, att den förlusten komme att fullt ersättas.

Anslag till fortsättning af arbetena å stambanan mellan Bräcke och Sollefteå.
(Forts.)

Vidare är det icke i statens intresse att fördröja jernvägsbyggnadet åt Norrland. Vi hafva under flera år sett, att en stor emigration sker från Sverige. Våra bästa arbetskrafter, våra bästa försvarskrafter försvinna ur landet, sedan staten bekostat de emigrerande undervisning. Vi hafva klagat öfver detta förhållande, men göra icke något för att hindra det. Hvad skulle då vara lämpligare än att någorlunda skyndsamt framdraga banan norrut, der utkomst finnes för hundra tusentals familjer, om naturtillgångarne tillvaratoges och kommunikationer dit funnes!? Det vore ju att söka nå detta mål. Och sannerligen vore icke ofantligen mycket vunnet, om man på sådant sätt kunde behålla denna ungdom, som nu reser ur landet.

Jag har i min mån arbetat för att behålla denna unga befolkning, som nu reser ur landet, äfven ur Norrbotten. Jag har sökt öfvertala dem att vänta på bättre kommunikationer med de södra delarne af riket, för att man sålunda kunde med mera kraft drifva upp näringar och rörelse inom landet. Det var ock i sådan afsigt, som jag sökte genomdrifva bildandet af ett inbemskt bolag, som skulle bygga banan från Gellivare till Luleå.

Det torde kanske vara förmätet af mig att säga något om den verkligen stora nytta, som staten ur militärisk och strategisk hänsyn skulle hafva genom att så fort som möjligt draga banan åt Norrland; men jag vill dock säga några ord derom. Vi måste nemligen vara betänkta på att så smaningom och så fort som möjligt sammanbinda Luleå—Ofoten-banan med Sollefteå; ty det är ju, såsom förut nämnts, icke möjligt att på något sätt undsätta denna del af landet, om vi icke hafva en jernväg dit upp. Å ena sidan kan nemligen en ströfcorps komma till oss på en vecka, och på den andra någon undsättning icke ske på mindre än 30 à 40 dagar. För militärer och för generalstaben i synnerhet måtte det väl vara kärt, att sådant så fort som möjligt sker.

Mine Herrar, jag skall nu icke länge upptaga herrarnes tid; jag ber blott få säga, det jag hoppas och ber, att herrarne ville låta min motion röna åtminstone *något* tillmötesgående, ty det vore då ett härligt budskap att frambringa till mina landsmän och helt annat än ett blekladgt *nej* på allting.

Behjerten denna sak, och I hafven gjort en god gerning! I hafven makten i edra händer; missbruken den icke!

Hvad särskildt förevarande punkt beträffar, ber jag, i öfverensstämmelse med hvad jag förut yttrat, att herrarne täcktes höja ansla-

Anslag till fortsättning af arbetena å stambanan mellan Bräcke och Sollefteå. get till hvad Kongl. Maj:t, på Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning, år 1881 ansåg det böra vara eller till 2 $\frac{1}{2}$ million kronor, i stället för de af Kongl. Maj:t nu äskade 2 millioner kronor, på det att banan då kunde komma ett år fortare till Sollefteå än eljest. Jag yrkar bifall till motionen!

(Forts.)

Grefve Sparre: Jag ämnar icke ingå på någon redogörelse för sättet, hvarpå denna fråga behandlades på utskottsafdelningen. Jag anser detta skulle vara mindre lämpligt, då Utskottet endast har att svara för det betänkande i ämnet, som föreligger; men jag vill nu endast hafva uttaladt, att vi på afdelningen togo tillräcklig kännedom om motionen, för att icke finna oss tilltalade af de framställningar, motionären gjort, och ännu mindre af de motiv, som motionären derför anför.

Han har här uttalat, att det fans en person från södra delen af landet inom afdelningen, af hvilken man icke kunde vänta något aktgifvande på Norrlands önsknings. Lika litet som jag antager, att motionären i sin egenskap af norrländing känner sig mindre gynsam stämd för frågor, som röra de södra delarne af Sverige — lika litet kan jag antaga, att en representant från södra Sverige skulle af denna sin egenskap vara mindre intresserad för nu förevarande fråga. Jag tror, att vi här måste anse oss såsom hela *landets* representanter och, oberoende af den ort, hvarifrån vi äro valda, taga hänsyn till landets intressen i allmänhet.

Den siste talaren hänsyftade äfven på några ord, som jag nyligen skulle hafva fält angående en ifrågasatt väganläggning i Norrland; men han anförde mina ord orätt. Jag har aldrig sagt, att Norrland icke vore värdt att försvaras; men jag vågade antyda, att Norrlands försvar icke kunde vinnas genom en väganläggning utan att, för att försvara vårt stora och vidsträckta land, det erfordrades en lefvande försvarskraft, större än den vi nu hafva, och att man derförutan icke gjort något effektivt för landets försvar. Att icke vårt försvar på detta sätt blifvit förstärkt, det beklagar jag, men jag har åtminstone i min mån sökt bidraga till att så skulle ske.

Den ärade talaren fann Stats-Utskottet vara hårdt och orättvist i sin behandling af frågan. Stats-Utskottet har dock icke handlat annat än med stöd af de åsikter, som Riksdagen uttalat under många år. Sedan år 1880 hafva uttalats mer än en gång allvarsamma betänkligheter mot att så hastigt fortgå på stambanabyggnadens område och att så hastigt öka vår skuldsättning för att anlägga jernvägar i de mindre befolkade delarne af landet.

Ett sådant uttalande återfinna vi i Riksdagens underdåniga skrivelse N:o 34 vid 1880 års riksdag, der det heter: »Sannolikt komma nemligen, sedan de nu under arbete varande stambanorna fulländats, statens jernvägsbyggnader, äfven om de blifva fortsatta norr om den norrländska tvärbanan, icke att derefter bedrivas i den omfattning, att någon särskild styrelse för utöfvande af tillsynen derå vidare blifver behöfelig.» Redan der finna vi en antydning, att norr om tvärbanan måste man framgå med varsamhet. År 1881 föreslog Kongl. Maj:t till påbörjande af stambanan mellan Bräcke och Sollefteå för år 1882

ett anslag af $2\frac{1}{2}$ million kronor, efter det jernvägsbyggnadsstyrelsen i sitt utlåtande ansett det ändamålsenligt, att banan skulle färdigbyggas på 3 till högst 5 år.

Stats-Utskottet uttalade deremot den åsigten, att man icke borde bygga så fort, utan med anslag af 2 millioner kronor om året färdigbygga banan på 6 à 7 år; och detta vann Riksdagens bifall.

År 1882 begärdes af Kongl. Maj:t och anslogs af Riksdagen ett lika belopp af 2 millioner kronor. Vid förra riksdagen begärde Kongl. Maj:t något högre anslag, nemligen $2\frac{1}{2}$ million kronor, dels med hänsyn dertill, att under år 1884 den kostsamma brobyggnaden öfver Indalselven måste påbörjas, och dels derföre att, sedan banan emellan Bräcke och Håssjö blifvit färdig att upplätas till trafikerande, det för anskaffande af rörelsemateriel till nämnda bandel erfordrades ett belopp af 346,500 kronor.

Utskottet ansåg — och Riksdagen biföll dess hemställan — att om man med hänsyn till berörda särskilda förhållanden då gäfvé $2\frac{1}{2}$ million kronor, men för de följande åren deremot nedsatte byggnadsanslaget, man derigenom icke komme att minska den från början tilltänkta arbetstidens längd af sex eller sju år, hvarföre det i Riksdagens skrifvelse uttalades, vid beviljandet af detta anslag, att icke något hinder torde möta att fördela det återstående kostnadsbeloppet, utgörande 4,750,000 kronor, på ytterligare 3 år. Således hafva flera gånger uttalanden skett i den riktningen, att arbetet icke borde påskyndas; och jag har icke kunnat i motionen finna något skäl, hvarför vi borde frångå dessa åsichter. Jag anhåller om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Adelsköld: För min del skulle jag på grund af egen erfarenhet gerna vilja förorda ett högre anslag till denna jernvägsbyggnad än som för närvarande är tillämnadt. Det dyraste sätt att bygga jernvägar är nemligen att bygga långsamt, ty alla extra kostnader, såsom administration, ränteförlust på anläggningsskapitalet o. s. v. växa i samma mån som anläggningstiden förlänges. Det billigaste sätt att bygga jernväg är således att bygga så fort som möjligt, hvarigenom äfven den fördel vinnes, att man hastigare får det gagn, som dermed är afsedt, och ränta på det nedlagda kapitalet. En enskild person, som gör en industriel anläggning, söker ock af dessa skäl alltid att genom forceradt arbete få densamma fullbordad så snart som möjligt för att hastigare få gagn af företaget; och jag tror för min del, att samma regel gäller med afseende på statens hushållning. Jag skulle derför gerna vilja förorda ett högre anslag till norra stambanans fortsättning till Ångermanelfven än som Kongl. Maj:t föreslagit, i fall Kammaren så anser lämpligt. Hvad beträffar jernvägs anläggande norr om Ångermanelfven, så är visserligen icke nu fråga derom; men jag vill nu endast säga, i fall jag icke skulle komma att yttra mig vidare härom, att jag är fullt öfvertygad, att Kongl. Maj:t, då tiden dertill finnes lämplig, skall begära anslag till denna för landets norra provinser så viktiga jernväg, och att Riksdagen äfven kommer att lemna sitt bifall hertill.

Anslag till fortsättning af arbetena å stambanan mellan Bräcke och Sollefteå.
(Forts.)

Anslag till fortsättning af arbetena å stambanan mellan Bräcke och Sollefteå. Efter härmed slutad öfverläggning yttrade Herr Grefven och Talmannen, att i afseende på förevarande punkt blifvit yrkadt dels bifall till Utskottets hemställan, dels ock, af Herr *Nyström*, att Utskottets hemställan skulle på det sätt bifallas, att, till fortsättning af arbetena å stambanan mellan Bräcke och Sollefteå, för år 1885 anvisades ett (Forts.) belopp af 2,500,000 kronor.

Herr Grefven och Talmannen gjorde sedermera propositioner enligt dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till Utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Som Herr *Nyström* begärde votering, uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som bifaller 1 punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles punkten på det sätt, att, till fortsättning af arbetena å stambanan mellan Bräcke och Sollefteå, för år 1885 anvisas ett belopp af 2,500,000 kronor.

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

Ja — 79;

Nej — 17.

2 punkten.

Ifrågasatt fortsättning af norra stambanan från Sollefteå m. m.

Herr Statsrådet von Krusenstjerna: Uti den motion, som nu föreligger, har motionären uttalat farhågor för att den af Kongl. Maj:t beviljade koncessionen för Luleå—Ofoten-banan skulle innebära, att utländingar, utan att Riksdagen komme i tillfälle att yttra sig, skulle kunna komma att bygga och äfven blifva egare af banan mellan Luleå och Haparanda. Med anledning häraf ber jag få erinra, att, när koncession först söktes, gälde den en bana från Ofoten öfver Gellivare och Töre till Haparanda, sålunda en sådan mellanriksbana, som hos mången ingifvit betänkligheter; men denna koncession afslogs af Kongl. Maj:t. När sedermera koncession åter söktes, gälde den en bana från Ofoten öfver Gellivare till Luleå med en bibana till Töre och Haparanda, och då beviljade Kongl. Maj:t den 8 December 1882 koncession för hufvudbanan, men beträffande bibanan till Töre och Haparanda förklarade Kongl. Maj:t »samma anhållan nu icke böra i vidsträcktare mån bifallas, än att Kongl. Maj:t härmed vill förklara den nu koncessionerade hufvudbanans egare vara under en tid af femton år härefter, om och när Kongl. Maj:t finner tidpunkten för sådan banas byggande vara lämplig, berättigade att framför annan enskild person eller bolag, som icke erbjuder för statsverket förmånligare vil-

kor, erhålla koncession å ifrågavarande bibana med fortsättning till Haparanda». Hvad innebär nu detta, och huru vidsträckt rätt kan Luleå—Ofoten-banans egare anse sig hafva erhållit genom denna Kongl. Maj:ts koncession? Jo, svenska staten har uppenbarligen företrädesrätt till banans byggande. Vidare har hvarje enskild person eller bolag företrädesrätt dertill, som erbjuder för statsverket förmånligare villkor, och om nu icke svenska staten besluter sig för att bygga en sådan bana och icke heller någon enskild person eller bolag kommer och erbjuder för statsverket förmånligare villkor, så är ändå Luleå—Ofoten-banans egares rätt att bygga denna bibana ingalunda ovillkorlig utan tvärtom uttryckligen förklarad vara beroende på »om och när Kongl. Maj:t finner tidpunkten för sådan banas byggande vara lämplig». Uppenbart torde ock vara, att Kongl. Maj:t icke kommer att fatta beslut i frågan, *om* och *när* tidpunkten för banans byggande är inne, utan att Kongl. Maj:t förut lemnat Riksdagen på ett eller annat sätt tillfälle att yttra sig deröfver.

Jag anser således, att de farhågor, som i motionen uttalats, äro temligen öfverflödiga.

Herr vice Talmannen: Då jag mottagit uppdraget att vara en af de direktörer i Ofoten—Luleå jernvägsbolag, hvilka enligt Kongl. Maj:ts koncession skulle utses bland svenske män för Sverige, så har jag, ehuru jag i öfrigt icke har något som helst privat intresse fäst vid denna bana, likväl icke med tystnad kunnat förbigå den uppfattning af banan och medgifvandet att bygga den samma, som i denna motion sökt att göra sig gällande och som innebär en anklagelse för blindhet eller — hvad ännu värre är — för likgiltighet för fäderneslandets intressen, rigtad mot en hvar, som med denna bana tagit eller tager befattning.

Motionärens hufvudargument synes finnas här på sidan 15, der han säger, att han med bekymmer för sin hembygd, öfre Norrlands, ja, Sveriges bästa och säkerhet, sett ifrågavarande tilldragelse, hvarmed han menar koncessionen af Luleå—Ofotens jernväg. Nu är det ju alldeles gifvet att, på sätt den näst föregående ärade talaren yttrade, en jernväg mellan Ofoten och Haparanda skulle hafva kunnat ingifva bekymmer af den anledning, att en sådan jernväg, förbunden med det finska jernvägsnätet, men utan förbindelse med det svenska, skulle hafva kunnat draga det nordligaste Norrlands intressen och förbindelser uteslutande i riktning mot Finland och Östern. Samme ärade talare har emellertid redan lugnat de farhågor, Riksdagen kunde hysa för att en sådan jernväg skulle kunna komma till stånd utan att Riksdagen blefve i tillfälle att derom yttra sig, och för en hvar, som läser det Kongl. beslutet i frågan, lär det väl redan förut hafva varit uppenbart, att något löfte att få anlägga en sådan bana hvarken varit gifvet Luleå—Ofoten-banans egare eller annan enskild svensk man, en varsamhet, som ju förtjenar allt erkännande.

En helt annan karakter, äfven från den politiska synpunkten, har en bana, hvars slutpunkt ligger 15 mil från riksgränsen eller vid Luleå. Det lär väl ingen kunna påstå, att detta afstånd är så ringa, att det skulle föra all trafik från det nordliga Norrland åt östern och det

*Ifrågasatt
fortsättning
af norra
stambanan
från Sollefteå
m. m.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
fortsättning
af norra
stambanan
från Sollefteå
m. m.
(Forts.)*

så mycket mindre, som denna bana slutar vid en punkt, Luleå, som redan eger betydande handelsförbindelser med det öfriga Sverige. Banans andra ändpunkt är en punkt vid Ofotenfjorden i Norge. Förbindelserna mellan de båda brödrarikena hafva hittills omfattats med synnerlig förkärlek inom vårt land, och det är icke mindre än tre banor, som hafva detta intresse att tacka för sin tillkomst. Det vore derföre högst egendomligt, om i detta fall en fjerde bana med uppgift att sammanbinda Norge med Sverige skulle i politiskt hänseende anses medföra faror, emedan man derigenom, liksom genom en bana, som slutar 15 mil från riksgränsen, skulle anse sig hafva skäl att befara att man i det nordliga Norrland skapade ett Schleswig-Holstein.

Om således den *politiska* faran af denna jernväg enligt min uppfattning icke alls förefinnes, så återstår den direkt militära.

Jag kan icke säga annat än att det förefaller högst egendomligt att höra motionären säga, att »ifrågavarande tilldragelse» — hvarmed han menar möjligheten af den koncessionerade banan — »med undanskjutande af inhemska sträfvanden, öppnar porten på den naturliga fästningen, fjellet, samt nordligaste fjerdedelen af riket för utländingar och borttager det naturliga skyddet utan att lemna något annat i stället». Med »fjellet» menar han således fjellet mellan Sverige och Norge. Att detta skulle vara en naturlig fästning, det förefaller ju egendomligt, då väl icke någon fara kan vara att förvänta från Sveriges brödrarrike. Hans mening skulle väl då gå ut på, att en fiendtlig makt skulle föra sina härar till Ofotens hamn och sedan på denna jernväg öfver till Sverige. Jag vill nu icke ingå i någon rent militär eller strategisk fråga, men jag vågar tro, att man dock i en sådan fråga har någon rätt att förtro sig till den pröfning, som Kongl. Maj:t egnar ärendet, då Kongl. Maj:t ju är i godt tillfälle att i sådant afseende få råd och upplysningar af de bästa auktoriteter, och framför allt tror jag, att om man vill anfalla ett af Kongl. Maj:t fattadt beslut från den synpunkten, så bör man derför hafva några andra skäl att anföra än 1855 års s. k. novembertraktat, än åtskilliga finska tidningars yttranden om riksgränsens förflyttning till Kalix elf, än finska landtdagens beslut att bygga en jernväg mellan Vasa och Uleåborg, än till och med andra skäl, om hvilka det i motionen endast heter, att de »må förtigas».

För min del anser jag, att man i offentliga uttalanden gör bäst i att förtiga hvad som bör förtigas, ty att uttala en sådan mening, som att det jemväl finnes hemliga skäl, men som äro af den ytterst märkvärdiga och vådliga beskaffenhet, att de icke ens böra uttalas, det öfverensstämmer icke med den öppenhet, som man i en offentlig debatt är skyldig att iakttaga.

Om jag således tillätit mig att yttra mig öfver den *politiska* delen af frågan, som motionären måste anses hafva inlagt under orden »rikets säkerhet», så ber jag nu att få öfvergå till den andra eller den *ekonomiska* sidan, hvilken väl får anses ligga i orden »rikets bästa». Jag vet, att det är en stundom uppdykande fråga, om Sverige bör utesända från sig utländsk företagsamhet, utländsk arbetsskicklighet och utländskt kapital. Denna fråga har hittills städse blifvit besvarad med nej, och för min del tvekar jag icke ett ögonblick att fortfarande

besvara den med nej. Allt sedan Sverige genom Gustaf Vasa befriades från främmande välde, allt sedan det genom honom blef ett enigt, stort, kraftigt och lagbundet samhälle, har Sverige inom olika arbetsområden upptagit utländske män utan fara och utan olägenhet men till sin stora fördel, till sitt stora gagn, och det beror just derpå, att utlänningen här finner ett nytt fädernesland, som skänker honom likhet inför lagen och ett godt behandlingssätt, så att han vanligen sjelf blir svensk och, om icke han sjelf blir det, så blifva åtminstone hans efterkommande det otvifvelaktigt och säkert. Denna del af saken har således för mig och min uppfattning icke något betänkligt.

*Ifrågasatt
fortsättning
af norra
stambanan
från Sollefteå
m. m.
(Forts.)*

Hvad åter den *ekonomiska* inverkan af jernvägen beträffar, så vore det väl högst egendomligt, om för denna landsdel en så mäktig kommunikationsled som en jernvägsförbindelse mellan de båda hafven icke skulle inverka högst fördelaktigt. Svenske mäns bemödanden hafva alldeles icke blifvit undanskjutna, ty icke har jag hört och ej heller har motionären kunnat uppgifva, att något svenskt bolag eller svenske män ifrågasatt att bygga en jernväg mellan Ofoten och Luleå.

Hvad han deremot lägger synnerlig vikt på är, att han sjelf jemte åtskilliga andra svenske män begärt att få bygga en jernväg mellan Gellivare och Luleå. Hvad låg väl då närmare, än att Kongl. Maj:t gaf den större banan företräde framför en del af den, som, utan att öppna en utfartsväg till Vesterhafvet, stannar midt inne i landet. Och granskar man de villkor, som i det ena och andra fallet ifrågasatts, så finner man, att för den koncession, som medgafs af Kongl. Maj:t, begärdes icke såsom villkor någon bestämd fördel af staten, ehuru man begärde ett virkesunderstöd, som dock till äfventyrs, reduceradt till sina rätta proportioner, icke kommer att uppgå till mer än några hundratusen kronor, under det att för det andra företaget ifrågasattes högst betydliga uppförringar från statens sida.

Det är nästan rörande att se den ömhet, hvarmed motionären talar om Gellivare, och det är så mycket egendomligare som det för motionären icke kan vara obekant, att, ehuru Gellivare för närvarande eges af ett bolag under den svenska aktielagen, så eges det dock i sjelfva verket af utlänningar, under det att de nordvestra malmfälten (Jukkasjärvi) egas af svenskar. Motionären säger sålunda i sitt telegram till Statsrådet Themptander: »Olyckligt, om våra malmberg, internationella förbindelser blifva utlänningars, kanske ryssars, om Jukkasjärvi malmfält utföres öfver Norge, innan Gellivara öppnats, kommit i marknaden». Och på ett annat ställe säger han: »Då genom Jukkasjärvimalmens utförsel till isfri hamn i Norge och andra länder, i den stora mängd förenämnda broschyr antyder, utsigten för Gellivaremalms tillgodogörande och utförsel samt jernindustriens utveckling inom orten, ja hela Sverige skulle förminskas eller tillintetgöras...». Nu vore det väl högst egendomligt, om utförseln från ett malmberg skulle vänta på utförseln från ett annat malmberg och om det skulle vara nödigt och för riket gagneligt att allmänna åtgärder lämpades efter sådan uppfattning.

Jag kan emellertid upplysa, att denna uppfattning delas icke alls af Gellivarebolaget och dess styrelse, ty detta bolag har från första början med den största välvilja omfattat jernvägsföretaget, hvilket man

*Ifrågasatt
fortsättning
af norra
stambanan
från Sollefteå
m. m.
(Forts.)*

ju också kunnat vänta af med affärsförhållanden så väl förtrogne män. Det har inrymt jernvägsbolaget en remsa af 100 fots bredd af sin jord utan ersättning; det har för banans byggande medgifvit jernvägen rätt till en icke obetydlig timmerafverkning till lågt pris. Detta bolag har således alls icke gjort sig skyldigt till en sådan uppfattning som den, hvilken motionären tyckes hysa. Och, mine herrar, om man ser på de nuvarande förhållandena, kan man väl något döma om, af hvilken betydelse denna jernväg kan blifva för Norrlands jernhandtering i motsats till närvarande förhållanden. En ganska obetydlig jernhandtering drifves för närvarande af Gellivare bolag af malm, som hemtas från det mellersta Sverige. Gellivare grufvor ligga nemligen samtliga i hvilostånd. Att Jukkasjärvi jernmalmfält, belägna såsom de äro på så långt afstånd från begge hafven, icke kunna bearbetas, behöfver ju knappt sägas. I det aftal med jernvägsbolaget, som jag nyss nämnde, har Gellivare bolag betingat sig 20,000 tons malm, hvilka det är bolagets mening att förädla inom landet. I hvad mån för öfrigt en större jernförädling kan uppkomma i följd af jernvägen, kan icke här vara stället att yttra sig om. Egendomligt förefaller det, att på ett annat ställe i motionen (pag. 3) se, huruledes motionären erinrar derom, att under nödåret i Finland efter 1867 års missväxt man »måste söka med dragare anskaffa så mycket som möjligt af det bristande från södra Norrland, Kuopio-län i Finland och öfver fjellet från Bodö i Norge». Fjellet utgjorde således den gången ett allvarsamt hinder för transporten. Jernvägen undanrödjer nu detta hinder, och att förse norra Norrland med spannmål, sedan denna jernväg kommit till stånd, blir icke så uteslutande beroende på Bottniska vikens isfrihet som det hittills varit.

Ja, mine herrar, det är ett stort företag, hvarom här är fråga och som här blifvit på ett för alla, som dertill medverkat, synnerligen förnärmande sätt bedömdt. Ingen kan svara för huru vida och i hvad mån ett så stort företag verkligen kommer till utförande, men så mycket tror jag mig kunna säga, att om man lyckas bringa det till utförande, om en jernväg kommer att öppnas mellan Luleå och Ofoten, så skall icke ens motionären kunna freda sig från den hänförelse, hvarmed hela provinsens befolkning skall helsa en så vigtig häfstång för dess industri, för hela dess utveckling.

Detta anförande mottogs med talrika bifallsrop.

Herr Nyström: Jag skall endast med några få ord yttra mig denna gång. Men jag vill, då det så oväntadt händt sig, att så framstående talare i Kammaren som Statsrådet och Chefen för Civildepartementet och ordföranden i det tilltänkta Ofoten—Luleå-bolagets styrelse behagat uppträda, gifva några ord till svar på deras andraganden.

Herr Statsrådet har egentligen betonat, att den sista punkten i koncessionen ingalunda gäfve någon laglig rätt för den utländska firman att anlägga jernväg till Haparanda, utan att detta berodde på särskildt tillstånd, och huruvida Kongl. Maj:t funne tiden vara inne för byggande af en sådan bana.

Jag har icke i min motion sagt något annat. Jag har i motionen

endast anfört de ord, som stå i koncessionen. Det är också sant, att koncessionen icke innehåller något bestämdt juridiskt medgifvande, men den innefattar ett *moraliskt* medgifvande. Och om det utländska bolaget ställer till ett lysande prospekt och får teckningar både från Finland, Ryssland och andra länder, då vill jag se, om svenska regeringen kan undandraga sig att medgifva, hvad bolaget begär, då det kommer och säger: vi vilja bygga jernväg till Haparanda; vi vilja lita på regeringens löfte. Det är ett moraliskt understöd för vinnande af personer, som teckna sig för Ofoten—Luleå-jernvägens byggande, ty med den sista punkten är det afsedt, att jernvägen skall sammanbinda det finska stambananätet med det svenska; och det bör för hvar och en vara klart, att det är vådligt att lemna ett sådant löfte. Derför var det ock, som jag i mitt telegram till Statsrådet Themptander vågade säga: gif för all del icke något löfte på banans byggande till Haparanda, låt det vara statens ensak. Men ett halft löfte gafs dock.

Jag hade icke tänkt vidare inlåta mig på frågan om koncessionen i denna punkt, men då det här blifvit framkastadt större beskillningar mot min motion än dem jag framställt i motionen, der jag endast med fakta, hvilka angå denna fråga, velat sätta Riksdagen i tillfälle att döma i saken, och då jag vet, att jag har rätt, skall det icke, derom är jag förvissad, en gång i framtiden kunna komma att sägas, att jag handlat orätt. Jag tycker att jag gjort Riksdagen en tjänst med att sätta den i tillfälle att närmare följa dessa norrländska tilldragelser. Denna koncession skall, enligt min uppfattning, blifva en mara, som skall komma att ligga öfver regering och Riksdag under kommande år; och att den för framtiden kommer att gifva rätt mycket att fundera på, är säkert.

Det sades, att det vore klokt draga in utlänningar i landet, vara välvillig mot dem och öppna våra skatter för dem. Men, mine herrar, öppna vi våra skatter, vårt rika jernberg der uppe, öppna vi det för Norge och låta malmen i rätt tillstånd utföras, såsom meningen skulle vara, och i den oerhörda mängd, som här omtalats — ty betänken, att en million tons årligen, det betyder detsamma som en fjerdedel mera än Sveriges hela jernexport för det närvarande — då handla vi i hög grad oklokt. När så dertill kommer, att malmfältet ligger 30 mil från svensk kust, skola vi säkerligen vid detta jernverk icke få sysselsatt någon mängd svenska arbetare, utan arbetarne torde komma att tagas från Norge, dit banan skall blifva färdig på fyra år. Det är då klart, att meningen med alltsammans är att forcera utførseln af malm från Jukkasjärviggrufvan till Norge. Men få vi då några fördelar deraf? Nej, våra fartyg skola icke alls få förtjena på transporter, under det att norrmännen årligen skola kunna befrakta 1,600 till 2,000 af sina fartyg. Och hvarföre jag och många med mig stredo för att få ett inhemskt bolag, det var just för att tillgodogöra Gellivare för svensk räkning, för att tillgodogöra de oerhördt stora affallen vid de många sågverken vid kusten, hvilka affall nu icke kunna tillgodogöras — ty man får ju icke ens två kronor för en stig kol på många trakter der uppe — och vidare för att tillgodogöra de stora tillgångarne af skog, nemligen så kallad kolskog, som gå till förruttnelse och hvilka enligt skogskomiténs berättelse uppgå till många millioner

*Ifrågasatt
fortsättning
af norra
stambanan
från Sollefteå
m. m.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
fortsättning
af norra
stambanan
från Sollefteå
m. m.
(Forts.)*

träd. Det var således vår afsigt att få ett bolag, som skulle med någon hjälp från staten kunna få saken i stand. Det var meningen, såsom synes af min motion, att få omkring 200,000 träd årligen, att få taga dessa träd icke gratis utan mot bestämd stubböreafgift. Det hade varit mycket större säkerhet än den, som bjudits af det andra bolaget. Men vi fingo icke frågan fram till Riksdagen, icke ens motionsvis, innan saken redan var afgjord. Männe sådant är rätt? Jag lemnar det till herrarnes eget bedömande. Jag bad att frågan om koncessionens meddelande måtte fördröjas till dess man hunne motionsvis få frågan fram för Riksdagen. Jag ville att begge frågorna skulle komma fram till Riksdagen, innan de afgjordes, men man afgjorde dem 1½ månad förr än Riksdagen började.

Emellertid vill jag med detta hafva uttalat min åsigt, att vi måste först se om vårt eget hus, innan vi tänka på andra; så är det i den enskilda familjen och så är det äfven med staten. Vi hafva icke någon fördel af att vi låta allt gå ur landet. Hvad hafva vi att hoppas från vårt brödrarrike? Stå icke der ganska viktiga frågor på dagordningen, hvilka vi icke kunna säga föranleda till en varaktig försoning mellan rikena? Hvarföre då icke se i första hand på vårt eget lands bästa? Hvarföre sätta Sverige i mellanhand uti politiskt intresse, som der vill tränga sig fram från öster; ty uppenbart är att för vinnande af ekonomiska fördelar vårt brödrarrike vill komma åt våra skatter i höga norden. Min och deras, som med mig ville bilda ett inhemskt bolag, afsigt var att tillgodogöra dessa skatter för Sveriges eget bästa, att taga till vara icke blott, såsom jag nyss nämnt, Sveriges rikedom i skogar och jern, utan äfven Sveriges fördel af att draga en bana från Gellivare till svensk kust och få utskeppningen genom Norrland och sydligare Sverige samt slutligen till utlandet, innan malmen från Jukkasjärvi kunde utskeppas öfver Norge. Förverkligandet af vår plan hade varit alldeles tillräckligt för att få en uppblomstrande rörelse i Norrland. Genom Jukkasjärvimalmens utförsel öfver Norge har man ej att vänta sådant. Det kan man antaga af den lysande broschyr, som nyligen utkommit och i Riksdagen utdelats, der — jag nämner det för de herrar, som möjligen icke läst den — det tala som Jukkasjärvis malmfält, hurusom dessa äro värda fem millioner kronor, och att de böra inköpas af svenskar och normän och utdrifvas öfver norsk kust, helst de skola komma att gifva ända till 90 procent i årlig vinst. Det är ju bra lofvadt, bara det kan hållas, men det lärer väl vara omöjligt, ty i broschyren hafva icke tagits i beräkning de svårigheter, som äro förenade med att draga en jernväg öfver fjellen. Jag, som sjelf har vandrat öfver en del fjell, har sett att ända till midsommar, kanske hela sommaren, ligga der stora isdrifvor, och det lär nog möta stora svårigheter att der hålla jernvägen i gång året om. Men jag anser tillika skadligt, att så stor malmutförsel skall ega rum från Sverige, då vi deraf icke kunna påräkna annat än prisfall för hela svenska jernindustrien; ty enligt broschyren måste man då gå ned under den spanska malmen i pris. Hvad blir följderna af detta nedgående? Jo, det kan hvarje bergsman och hvarje annan person gifva mig rätt uti, att följderna blifver ett betydligt prisfall för det svenska jernet.

Den siste talaren klandrade min motion i många hänseenden. Ja,

jag har icke väntat mig medhåll. Jag har tvärtom väntat mig motstånd, ett sådant som också förekommit, ty jag har i min motion stött på åtskilligt, som jag på förhand visste icke skulle behaga. Men det, som är sagdt, är nu sagdt och sanning. Det är minst sagdt oför-svarligt att lägga ut banan öfver fjellet, ty huru det än är, så är derigenom porten på den naturligaste fästningen öppnad. Jag ser saken så, att när fjellet icke öppnats genom någon bana, finnes det icke något så stort lockbete för vår östra granne att taga vårt land, ty det drager alltid lång tid att bygga en bana öfver fjellet till en öppen, isfri norsk hamn, men, såsom det stod i en tidning, sedan banan är färdigbyggd med engelska eller ryska penningar, och Sverige har gjort allting väl i ordning, då passar det bäst för de ryske diplomaterna och de som ligga bakom att komma och lägga norra Skandinavien till Ryssland. Hvart vilja vi då komma? Enligt novembertraktaten har ju Sverige gifvit fransmän och engelsmän löfte att icke i något fall tillåta, att östra grannen kommer in i Sverige. Om nu förvecklingarne blifva sådana mellan stormakterna, att den ena anser nödigt att taga denna bana, så äro vi ju strax inne i förvecklingarne; det kan ju icke bestridas och nekas kan ju icke heller, att vi derigenom få en farlig ställning der uppe i höga norden. Det är detta jag redan nu velat frambålla till Riksdagens allvarliga öfvervägande. Jag har, såsom i motionen säges, icke kunnat annat än med bekymmer se hvad som har skett.

*Ifrågasatt
fortsättning
af norra
stambanan
från Sollefteå
m. m.
(Forts.)*

Hvad nu särskildt den förevarande punkten beträffar, har Kam-maren nyss afslagit den gjorda framställningen om en förhöjning med en half million kronor för fortsättande af banan norrut, hvarigenom ett års tid kunnat vinnas, och jag hemställer då, huruvida det icke skulle vara både billigt och lämpligt, ja till och med med statens eget intresse bäst förenligt att herrarne täcktes bifalla motionen åtminstone i den delen, som angår en undersökning och anslag dertill med 50,000 kronor. Detta är ju något som är alldeles nödvändigt för statens egen skull. Ty det kan aldrig anses vara fullständigt och väl undersökt eller fullständigt utredt derigenom, att länen sjelfva hvart och ett för sig låtit verkställa undersökningar rörande stambanans byggande. Detta kan ju icke anses till fyllest, utan staten måste hafva sin hand med, ty det ena länet kan naturligtvis draga banan så, som det finner beqvämast och så som det bäst behagar, men för de aflägsnare länen mindre beqvämt, hvaraf följden kan blifva, att, efter länens sjelfständiga undersökningar, banan i ett län icke får den riktning den i anseende till de andra bör hafva. Således måtte väl herrarne finna det vara skäl att bevilja statsanslag till en undersökning. Jag tror också tiden vara inne för att nu företaga en omfattande undersökning. Ty om också det kommer att dröja ett par eller tre år, innan banan skall fortsättas från Ångermanelfven norrut, så är det dock bra att i tid hålla under-sökning, så att äfven enskilda må kunna få något att rätta sig efter och få tillfälle att granska rättigheten af den sträckning, som banan kommer att få. Jag ber således, att herrarne ville bifalla motionen så, som jag nu kommer att framställa densamma, nemligen så att, då utländingar hafva ett slags företrädesrätt att anlägga bana från Luleå till Haparanda, jag afstår i denna del från yrkandet om undersökning

*Ifrågasatt
fortsättning
af norra
stambanan
från Sollefteå
m. m.
(Forts.)* för det närvarande åtminstone, men yrkar och anhåller, att Riksdagen måtte dels anslå trettiotusen kronor för anställande af erforderliga detaljerade undersökningar för norra stambanans framdragande till Luleå eller Ofotenbanan, dels ock uti underdånig skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta anställa ifrågavarande undersökning så fort ske kan.

Friherre Klinckowström: Jag hade icke ämnat att begära ordet i denna fråga, emedan jag gillar det slut, hvartill Stats-Utskottet kommit i denna punkt, men då jag sett, att Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet samt en styrelseledamot i det så kallade Ofoten—Luleå jernvägsbolag uppträdt i denna fråga rörande den sistnämnda jernvägen, så må det förlåtas mig, om jag derom måste yttra några ord.

Det kan icke vara annat än obekantskap med de industriella förhållandena, som har föranlett Herr von Ehrenheim att så varmt uppträda för den ifrågavarande mellanriksbanan. Att sköfva skog och bryta samt exportera jernmalm — det må man nemligen förlåta mig att jag icke kan kalla för *industri*, och här lär det väl icke vara fråga om något annat. Det var också derföre som jag, när denna fråga för en tid sedan var före i denna Kammare, tog mig friheten att på goda grunder anse frågan om denna mellanriksbana vara hufvudsakligen en militärfråga och icke en industrifråga, och jag har sedan sett af den diskussion, som egt rum dels i Andra Kammaren och dels i åtskilliga uppsatser, som förekommit i tidningarne rörande denna mellanriksbana, att man allt mer och mer börjar få ögonen öppna för dess militära faror. Redan förra gången, som denna fråga var före, framhöll jag såsom min öfvertygelse, att bakom detta så kallade engelska bolag stå ryska penningar, som skola drifva fram denna ryska lifsfråga, nemligen att vid vesterhafvet få en isfri militärhamn för ett blifvande stort verldskrig mot England. En sådan strid, mine herrar, kan icke uteblifva. Den kan visserligen dröja ännu kanske flera år, men alldeles gifvet är, att denna strid förr eller senare *måste* komma att utkämpas.

Jag kan icke förklara det annat än såsom en särskild blindhet hos en mängd menniskor, till en del bestämmande personer, att icke göra afseende på denna frågas stora vikt såsom en nationalfråga och såsom en stridsfråga. Det är ju alldeles gifvet, att Ryssland måste spara sina krafter till dess banan blifvit anlagd, emedan den ofantligt mycket kommer att underlätta Rysslands senare åtgöranden för att vinna nödig terräng i dessa trakter. Man må utsträcka banan till Haparanda eller icke, så har dock, i och med detsamma som den blir färdig mellan Luleå och Ofoten, det viktigaste hindret för Ryssland blifvit undanröjdt att kunna framtränga till den senare hamnen. Ty det lider intet tvifvel — och vi hafva Finlands exempel derpå, när Ryssland år 1808 helt plötsligt kastade sig öfver detta då lyckliga land — att Ryssland kan på samma sätt gå till väga här, och det fordras icke synnerligen mycken möda för att från Uleåborg sätta öfver tillräckligt mycket ryska trupper, för att Ryssland skall kunna göra sig till herre öfver den ifrågavarande jernvägen.

Jag vill verkligen se hvad våra svenska generaler skulle vilja föreslå för praktiska medel och utvägar för att hindra en så beskaffad ockupation, synnerligast som vi endast hafva en jernväg, som knappt går till Sollefteå, hvadan vi icke nog hastigt kunna samla tillräckliga stridskrafter för att afvärja ett sådant anfall. Och med Norge är det på samma sätt beskaffadt.

*Ifrågasatt
fortsättning
af norra
stambanan
från Sollefteå
m. m.
(Forts.)*

Ofoten är verkligen en så utmärkt krigshamn, att det icke fordras mycket för att göra den ointaglig äfven för Englands flottor, och lyckas Ryssland bemäktiga sig denna hamn, har det således vunnit hvad det sedan årtal efterlängtat.

Må man icke smickra sig med, att den så kallade novembertraktaten, som afslöts mellan Frankrike och England å ena sidan och Sverige-Norge å den andra, kommer att särdeles mycket gagna mot ett sådant tilltag från Rysslands sida. Det är nemligen fara värdt, att under nuvarande förhållanden England är så upptaget af krigiska operationer i snart sagdt alla verldsdelar, att det skall nödgas samla alla sina krafter för att försvara sig mot den vida mer öfverhängande fara, som nu nalkas dess indiska besittningar genom Rysslands framträngande till Merw, hvarom under de sista dagarne underrättelser inlupit, och sedermera genom det förestående öfersvämmandet af hela Afghanistan, och vid sådant förhållande lärer det väl icke vara att vänta, att England skall hafva tillräckliga krafter för att möta och hindra de tilltag, som Ryssland sedan kan komma att företaga uppe i höga norden.

Det var verkligen bedröfligt att se, hurusom, när för några dagar sedan frågan var före att medgifva Kongl. Maj:t rätt att utan Riksdagens hörande bevilja koncession åt enskilda jernvägar, det tillägg, som jag dervid tog mig friheten att göra, af denna Kammare aflogs med blott *sju* rösters majoritet. Och hvad som för mig är synnerligen bedröfligt — jag säger det upprigtigt — det är att finna, att i denna jernvägsstyrelse ingå tre Riksdagens förtroendemän, nemligen två fullmäktige i Riksbanken, Herr *von Ehrenheim* och Herr *Arnberg*, samt en fullmäktig i Riksgäldskontoret, f. d. Kaptenen *Hierta*. Jag kan icke rätt fatta hvad som har förmått dessa herrar att inträda såsom styrelseledamöter i ett så kinkigt bolag som detta. Jag är fullt öfvertygad om, att de hafva gjort det på god tro och i redlig afsigt, ty jag känner två af dessa herrar personligen, men för mig förefaller det gätlikt att de kunnat åtaga sig en sådan förbindelse som dels att väcka denna fråga och bereda framgång åt densamma genom att skaffa koncession till den föreslagna jernvägen, dels att inträda i den styrelse, som skall sköta dess angelägenheter här i Sverige, ty säkert är, att dessa herrar, just i följd af sin ställning såsom förtroendemän i Riksbanken och Riksgäldskontoret, hafva blifvit af det engelska bolaget eller någon annan myndighet utsedde för att begagnas såsom ett lockbete för att förgylla upp denna sak, och jag kan för min del icke förvara deras handlingssätt på annat sätt än genom att på dem tillämpa Skriftens ord »förlät dem, Herre, ty de visste icke hvad de gjorde».

Mycket mera kunde visserligen vara att yttra i denna fråga. Jag kan icke tillstyrka bifall till Herr Nyströms förslag i denna punkt, men jag har dock icke velat låta passera utan gensaga den framställning af saken, som både Herr Statsrådet och Chefen för Civildeparte-

*Ifrågasatt
fortsättning
af norra
stambanan
från Sollefteå
m. m.
(Forts.)* mentet men enkanerligen Herr von Ehrenheim gifvit i sina nyss hållna anföranden.

Herr Adelsköld: Hvar och en ledamot i denna Kammare är säkert statsrådet och chefen för Civildepartementet tacksam för de upplysningar han behagat lemna från statsrådsbänken om den nuvarande regeringens åsigt i fråga om koncessionen för den tillämnade jernvägen från Töre station till Haparanda i Norrbotten, den ståndpunkt regeringen dervid intagit, samt att Kongl. Maj:ts regering, innan frågan om koncessions beviljande för sträckan Töre—Haparanda afgöres, kommer att underställa denna fråga Riksdagens pröfning.

Bravoropen vid slutet af den andre talarens anförande syntes äfven antyda det stora intresse och den vikt, Kammaren fäste vid hans varmt framställda anförande. Det uttalande han gjorde om de stora fördelar, som beredts vårt land genom utländska män och utländskt kapital, är fullkomligt berättigadt. Ty, mine herrar, om vi icke hade haft tillgång till utländskt kapital, när våra jernvägar skulle utföras, när vår jord skulle odlas, hade vi säkerligen icke haft vårt jernvägsnät så färdigt som det nu är, och landet hade icke kunnat gå så framåt, som det gjort under de sista 30 åren, om vi ej haft tillfälle ösa ur denna källa; och jag behöfver väl icke nämna några af de framstående utländske män, som inkommit i vårt land, utrustade med snille och kapital, utträttat storverk samt blifvit naturaliserade. Om de fördelar vi derigenom haft af utlänningar är jag fullt ense med den högt ärade talaren.

Men jag tror deremot, att han misstagit sig i uppfattningen af hvad frågan för ögonblicket egentligen gäller. Ingen har här yttrat sig mot fördelarne af kommunikationer i det nordliga Sverige för tillgodogörande af de stora malmrikedomar och skogar, som der finnas, utan det har endast varit fråga om sättet för dessa företags utförande; och i det afseendet hafva tankarne varit delade; och jag anser också det vara ursäktligt, om man kan hysa betänkligheter vid betraktandet af de knapphändiga villkor och ringa garantier, som fästats för koncession af Luleå—Öfoten-banan, då man af erfarenhet funnit, huru en del af de privata bolag, som anlagt banor med utländskt kapital i Sverige, skött sina affärer. Jag vill i detta hänseende endast fästa uppmärksamhet vid den s. k. Royal Swedish Railway eller Köping—Hult-banan och erinra om de stora svårigheter och de många obehag, för hvilka det utländska bolagets ombud i Sverige, en ansedd och framstående svensk man, var utsatt, och det skulle glädja mig mer än jag kan omtala, om inga sådana ledsamma förhållanden komma att uppstå med det här ifrågavarande jernvägsföretaget. Jag har derföre ansett mig böra, likasom då frågan förra gången var före om lemnan af koncession till utländska bolag, uttala mig för en viss försigtighet, och önskvärdheten af, att man närmare toge reda på de utländska personer, som ställt sig i spetsen för dylika företag, att tillräckliga garantier ställas för företagens ordentliga och redbara utförande samt att koncessionsvilkoren och de fördelar, som kunna af staten lemnas, på officiel väg kungöras i utlandet.

Hvad nu sjelfva hufvudfrågan beträffar eller fortsättning af norra

stambanan norr om Ångermanelfven, är det ju alldeles otvifvelaktigt, att en sådan jernväg skulle komma att medföra ofantliga fördelar för de nordliga provinserna, och att den derföre är i högsta grad önskvärd. För min del tror jag likväl, att en så vigtig fråga som denna icke kan af Riksdagen afgöras utan föregående fullständig pröfning af Kongl. Maj:t, och under förhoppning att Kongl. Maj:t med det allra snaraste tager denna fråga i öfvervägande och till Riksdagen framställer proposition om undersökning och anslag till fortsättande af norra stambanan, samt i öfvertygelse om att Riksdagen för sin del kommer att bifalla en sådan Kongl. Maj:ts framställning, vill jag för närvarande icke påyrka bifall till Herr Nyströms motion.

*Ifrågasatt
fortsättning
af norra
stambanan
från Sollefteå
m. m.
(Forts.)*

Herr Björnstjerna: Jag har blifvit uppkallad af det hotande horoskop för framtiden, som Friherre Klinckowström nu, likasom för några dagar sedan, här uppdragit. Han yttrade nyss, att bakom detta engelska bolag stode ryska penningar för att vid vesterhafvet bereda en isfri hamn, från hvilken Ryssland kunde anfalla England; så ungefär föllo hans ord. För min del känner jag alltför väl penningtillgången i Ryssland och huru dyra penningar der äro, för att icke vara fullt öfvertygad om, att icke ryska penningar äro med i detta företag. Man har allt för stora svårigheter i Ryssland att kämpa med för att kunna åstadkomma de jernvägar inom landet, som för Ryssland äro af allra största vikt för att erhålla de stora jernvägssträckor, som skola sammanbinda det europeiska Ryssland med dess asiatiska besittningar, och jag är för den skull alldeles öfvertygad, att hvarken ryska regeringen eller någon enskild rysk spekulant lägger ned penningar i denna jernväg, utan, skall den blifva byggd, så kommer den nog att byggas med engelska eller till en del svenska penningar.

Hvad åter beträffar Rysslands längtan att skaffa sig en isfri hamn vid vesterhafvet för att derifrån anfalla England, tror jag verkligen icke, att faran härför är af någon vikt eller betydighet. Så länge England har en krigsflotta vida större än Rysslands, blefve ju den naturliga följden, i fall Ryssland sökte sin utgångspunkt från denna hamn, att England vid första utbrott af krig skickade ett eller två fartyg — ty mera behöfdes ju icke — för att blockera denna hamn, och då kunde ju Ryssland icke derifrån sända några trupper för att anfalla England, åtminstone icke så länge det ej förmår på hafvet mäta sig med England, som nog lärer draga försorg om att vidmakt-hålla sin öfverlägsenhet till sjös så länge som möjligt.

Är hamnen deremot icke rysk, då har Ryssland den stora fördelen, att den kan använda den i krigstid till utfartsväg för sina produkter och till att införa de varor, det utrikes ifrån behöfver. Är hamnen deremot rysk, kan Ryssland icke i krig mot en öfverlägsen sjömakts der få ut sina produkter och icke heller der hemta sin införsel. Det förefaller mig således påtagligt, att det ligger i Rysslands intresse, att denna hamn icke är rysk, utan att den är i en neutral makts händer.

Att Ryssland skulle tänka på att förlägga någon större flottstation till en så aflägsen hamn vid vesterhafvet anser jag så mycket mera omöjligt, som Ryssland efter Krimkriget beslöt sig för att indraga alla sina öfriga flottstationer så väl i Finska viken som i Hvita hafvet,

*Ifrågasatt
fortsättning
af norra
stambanan
från Sollefteå
m. m.
(Forts.)* derföre att den ansåg sin flotta icke kunna vara i säkerhet annanstädes än bakom Kronstadts kanoner.

Friherre Klinckowström yttrade här för några dagar sedan, att Finlands jernvägar voro strategiska jernvägar. Om dermed menas sådana, som gå genom de mest bebodda delar af landet, då äro dessa jernvägar naturligtvis sådana; ty kusterna äro de mest befolkade trakterna, och derföre dragas dessa jernvägar förnämligast längs efter kusterna. Såsom bekant, är det Finland, som med finska penningar bygger dessa jernvägar, och det bygger dem på det sätt det anser för sig mest gagneligt, men föga lär Finland bry sig om, huruvida jernvägarne blifvit strategiska eller icke.

Att norrländska stambanan framdeles skall dragas ända upp till Haparanda, det hoppas äfven jag; men detta hindrar väl icke att ett utländskt bolag bildas och bygger en så vigtig jernväg som ifråga-varande tvärbana. Mig synes att man bör helsa ett sådant företag med glädje.

Grefve Sparre: Den ärade motionären har genom sitt yrkande betydligt reducerat den motion, hvilken han framlagt för Riksdagen. I stället för att Riksdagen skulle fatta beslut om en så stor jernvägsanläggning som mellan Sollefteå till Luleå och möjligen från Luleå till Haparanda, samt 11 millioner kronor till bibanor, samt att möjligen ett belopp af 50,000,000 kronor dertill skulle redan nu beviljas, har han inskränkt sig till att yrka, att endast ett belopp af 30,000 kronor skulle anslås till förberedande undersökningar i och för dessa jernvägsanläggningar. Jag tror icke att det någonsin förut inträffat under senare riksdagar — åtminstone har det icke händt under den tid jag tillhört denna Kammare — att Riksdagen skrivit till Kongl. Maj:t och begärt, att Kongl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för utvidgande af vårt jernvägsnät, eller på förhand i anledning af enskild motionärs framställning lemnat penningar till dylika undersökningar. Och jag tror icke, att vårt stambanenät gått så långsamt framåt, att nu några sådana åtgärder från Riksdagens sida äro af behovet påkallade. Att vidtaga en dylik åtgärd synes mig icke heller nu välbetänkt. Det förefaller mig, som om Riksdagen icke borde yttra sig om utsträckning af norrländska stambanan i det outredda skick, hvori frågan för närvarande befinner sig, utan hellre spara sitt omdöme, till dess förslag derom, sannolikt ganska snart, af regeringen föreläggas Riksdagen. Jag yrkar derföre bifall till Stats-Utskottets förslag.

Friherre Klinckowström: Jag ber Kammaren om ursäkt, att jag ännu en gång uppträder i denna fråga, så mycket hellre som jag är af samma mening som Stats-Utskottet; men jag har blifvit uppkallad af Herr Björnstjerna. Jag tror väl, att Herr Björnstjerna är en god ekonom, och att han praktiskt visat detta öfver allt, hvar han varit, men jag tror också, att han fullkomligt misstager sig, när han vill mäta Rysslands krafter i ekonomiskt afseende. Ryssland har säkerligen icke svårt att anskaffa de 30,000,000 kronor som skulle åtgå till fullbordande af jernvägen mellan Luleå och Ofoten. Att sådant vore en bagatell för detta stora rike, kan hvar och en inse.

Hvad beträffar att England skulle kunna med ett eller två fartyg blockera hela Ofotens hamn, sedan Ryssland der inrättat en militärstation, så förefaller mig sådant alldeles ofattligt. Det är ju klart, att Ryssland icke kan ämna företaga något anslag mot England förr än det flyttat en stor del af flottan till Ofoten och befästat den hamnen. Och att detta icke är svårt att åstadkomma, bevisa bäst de förslag angående ryska flottans förstärkning, som jag helt nyligen här omnämmt. Jag uppgaf då, att Ryssland har för sådant ändamål för ett år anslagit 8,000,000 rubel, och att i marinförvaltningen ett förslag är färdigt till ökande af flottan och dess etablissement under 20 år, slutande med ett belopp af 168,000,000 rubel. Detta visar tydligt, att när Ryssland får en sådan hamn som Ofoten befästad och en flottstation der inrättad, Ryssland blifver en ytterst farlig granne till England; ty det behöfves icke många timmar för att derifrån öfverföra trupper till norra Skottland. Och har väl en gång en rysk armé kommit på fasta landet, lider det icke tvifvel, att denna armé skall snarare skörda ära och seger än nederlag. Uppgiften, att denna hamn skulle vara belägen vid Ishafvet och under en stor del af året tillfrusen kan jag icke gilla. Tvärtom lärer den under större delen af året vara isfri till följd af stömmen, hvilken, såsom bekant, går från Mexikanska viken och fördelar sig i Ishafvet. Det är således den ypperligaste krigshamn man kan få.

*Ifrågasatt
fortsättning
af norra
stambanan
från Sollefteå
m. m.
(Forts.)*

Att Finland byggt jernvägar med egna penningar vågar jag naturligtvis icke bestrida; men säkert är, att innan Finland fått koncession på dessa jernvägar, har det nödgats underkasta den regeringens i Petersburg godkännande. Och när man ser, att der finnas två sådana jernvägar, som gå den ena utefter kusten, och den andra från Viborg öfver St Michels och Kuopio län i samma riktning mot samma strategiska punkt Torneå, må det förlåtas hvarje fosterlandsvän, om han är ängslig för ett slut, som en sådan strategisk demonstration från grannens sida kan medföra för vårt, i jämförelse med honom i militäriskt hänseende svaga fädernesland.

Sedan öfverläggningen om förevarande punkt förklarats härmed slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att derunder yrkats dels bifall till Utskottets i punkten gjorda hemställan, dels ock, af Herr Nyström, att Riksdagen måtte dels anslå 30,000 kronor för anställande af erforderliga detaljerade undersökningar för norra stambanans framdragande till Lule elf eller Ofotenbanan, dels ock uti underdänig skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta anställa ifrågavarande undersökning så fort ske kunde.

Härefter gjordes propositioner enligt dessa yrkanden, och förklarades propositionen på bifall till Utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

3 punkten.

Grefve Sparre: Då jag vid 1882 års riksdag deltagit i den hemställan, Stats-Utskottet då gjorde, att Riksdagen måtte anslå och ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp för en jernvägsanlägg-

*Ifrågasatt
långunderstöd
åt Skåne—
Hallands
jernvägsaktie-
bolag. .*

*Ifrågasatt
låneunderstöd
åt Skåne—
Hallands
jernvägsaktie-
bolag.* ning mellan Engelholm och Göteborg, och då jag förra året, liksom i år, motsatt mig de framställningar, som enskilda motionärer gjort i denna fråga, anhåller jag att få redogöra för de skäl, som dervid varit för mig bestämmande, och hvilka föranleda till det yrkande jag om en stund går att framlägga.

(Forts.)

När 1881 års Riksdag sammanträdde, var den andra femårsperioden tilländagången, under hvilken Riksdagen ställt anslag till Kongl. Maj:ts disposition att fördela såsom lån för enskilda jernvägsanläggningar. Också gjordes vid denna riksdag en mängd framställningar om lån till dylika jernvägsanläggningar; och Stats-Utskottet fick grundlagsenligt dessa frågor till behandling. Nyss förut hade vi i Sverige haft en allvarsam finansiell kris, och staten hade måst uppträda medelst den så kallade jernvägshypoteksfonden för att understödja rörelsen inom landet. Det var naturligt, att Stats-Utskottet vid sådana förhållanden uppställde för sig det spörsmålet, hvilka anledningar kunde vara till de missförhållanden man nyss fått bevittna, och om icke möjligen uti de villkor, som blifvit uppställda för de förut lemnade jernvägslånen, det sätt, hvarpå det enskilda jernvägsbyggandet blifvit understödt, fans mycket, som tålde vid en ändring. 1881 års Stats-Utskott hemställde därför om vissa strängare bestämmelser för låneunderstöds erhållande än som förut varit gällande; och Utskottets förslag vann Riksdagens bifall. De hufvudsakliga orsakerna till den mindre goda ekonomiska ställning hos en del jernvägsbolag ansåg man ligga deruti, att dess aktiekapital var för ringa. Utskottet föreslog därför ett större tecknad aktiekapital i förhållande till anläggningskostnaden än som förut varit stadgadt. Vidare uttalade Utskottet, fast under en annan punkt af sitt betänkande, den tanken, att om en jernvägsanläggning vore så omfattande, att den icke lämpligen kunde understödjas af jernvägs-lånefonden, densamma borde erhålla särskildt låneunderstöd.

Året derpå kom till Utskottet en framställning om låneunderstöd för en jernvägsanläggning så betydlig, att den svärigen i sin helhet kunde sortera under fonden eller få tillräckligt låneunderstöd derifrån, eller till en jernväg Helsingborg—Halmstad—Varberg—Göteborg. Utskottet beslöt därför, i full öfverensstämmelse med sin vid 1881 års riksdag uttalade åsigt, att föreslå Riksdagen bevilja ett särskildt låneunderstöd för denna jernvägsanläggning och föreslog därför, att en viss summa skulle för sådant ändamål ställas till Kongl. Maj:ts disposition. Riksdagen afslog dock denna hemställan.

När året derpå frågan å nyo framkom till Riksdagen, hade ofvan nämnda jernvägsföretag blifvit deladt i trenne, hvarterdera för sig för litet för att som mig synes påkalla en undantagsåtgärd, och derjemte hade den södra delen af denna jernvägslinie, eller linien mellan Helsingborg—Engelholm—Halmstad redan sökt och erhållit af Kongl. Maj:t ett låneunderstöd från jernvägslånefonden. Vid sådant förhållande syntes det Utskottet, att de skäl, som talade för en särskild undantagsåtgärd, icke vidare förefunnos, hvarföre Utskottet icke allenast tillstyrkte Riksdagen att afslå framställningen om förökadt låneunderstöd till linien Helsingborg—Engelholm—Halmstad, utan äfven afstyrkte bifall till förslag om understöd för jernvägsanläggning mellan Halmstad och Varberg.

Samma förhållande föreligger i år; och det är af detta skäl, som jag icke anser mig kunna vara med om att vidtaga särskilda åtgärder för understödjande af dessa jernvägslinier. Särskildt hvad det södra bolaget beträffar, är det visserligen sant, att Kongl. Maj:t, för hufvudsakligen militära ändamål, såsom vilkor för koncessionens erhållande stadgat starkare öfverbyggnad, bättre lutningsförhållanden, större stationer m. m., hvilket allt i väsentlig mån bidragit att öka anläggningsekostnaden. Men vid det förhållande att dessa skärpta bestämmelser varit af bolaget kända, när det erhöll koncessionen, och då det kontraktsevenligt förband sig att fullborda banan, synes detta icke föranleda till vidtagande af någon särskild åtgärd. Att göra undantag för denna bana vågar jag icke, ty jag fruktar för prejudikatet.

Jag har nu anfört de skäl, som vid 1882 års riksdag föranledde mig att tillstyrka bifall till den hemställan, som Stats-Utskottet då gjorde i denna fråga. Den förändrade form i hvilken den nu framkommer äfvensom hvad i saken timat nödgar mig dock i år liksom förra året så väl i denna punkt som i den nästa att yrka afslag å Utskottets förslag.

Herr Olsson: Jag hoppas, att denna ärade Kammare ursäktar, att jag begärt ordet i denna fråga, då jag såsom motionär har närmare kännedom om densamma, och dessutom, till följd af min ställning inom bolaget, också har särskildt reda på förhållandena.

Det är, såsom denna Kammare mycket väl vet, icke första gången, som denna fråga nu är före inom Riksdagen. Man har under många år på olika sätt sökt åstadkomma denna så kallade vestkust-bana. Man har inom landstinget fattat beslut i afseende på bidrag till densamma; man har verkställt undersökningar; man har väckt motioner; man har satt till komitéer; man har, med ett ord, försökt nästan allt möjligt för att bringa denna jernväg till stånd, men det har vid alla tillfällen visat sig omöjligt att på en gång bringa densamma till utförande i dess helhet. Man försökte derföre att dela den i tre delar, och detta försök medförde det lyckliga resultat, hvad den sydligaste delen beträffar, att ett så stort aktiebelopp kunde åstadkommas, som erfordrades till halfva anläggningsekostnadens betäckande. Man trodde då, att en så vigtig jernväg som den så kallade vestkust-banan skulle vinna det afseende inom Riksdagen och särskildt hos regeringen, att man skulle kunna påräkna den återstående halfva summan af anläggningsekostnaden såsom statslån. I detta afseende kan man säga, att man både lyckades och misslyckades. Det inträffade, såsom Kammaren känner, att blott 1½ million kronor lemnades såsom statslån, och sedermera skulle bolaget förpligtas att anskaffa återstoden af det belopp, som man hade väntat erhålla såsom statslån. När koncessionen lemnades, och Kongl. Maj:t fordrade att bolaget skulle styrka sina tillgångar, fans naturligtvis för bolaget ingen annan utväg än att förbinda sig att anskaffa det resterande beloppet, hvilket då utgjorde nära 900,000 kronor, på det sätt, som styrelsen kunde finna lämpligt. Detta var villkoret för att få begagna koncessionen, och man hade således att välja emellan att antingen få den efterlängtrade delen af jernvägen eller ock att låta allt stanna på

*Ifrågasatt
låneunderstöd
åt Skåne—
Hallands
jernvägsaktie-
bolag.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
låneunderstöd
åt Skåne—
Hallands
jernvägsaktie-
bolag.* samma punkt som förut. Då hade styrelsen det förtroende till det intresse, hvarmed Riksdagen skulle omfatta en sådan fråga, att hon hoppades bifall på en framdeles skeende framställning om ytterligare låneunderstöd.

(Forts.) Nu har man sagt, att, sedan styrelsen förbundit bolaget genom kontrakt att bygga banan färdig, detta vore en särskild anledning, hvarföre Riksdagen icke vidare skulle befatta sig med denna sak. Detta har icke blott uttalats af den siste talaren, utan äfven uti Herr Nordenfelts reservation åberopats såsom ett argument. Låt oss derföre se till, huru det förhåller sig med detta kontrakt. Det är sant, att styrelsen förbundit sig att bygga jernvägen; men det är äfven sant, att detta kontrakt icke innefattar någon skyldighet för styrelsen att nedbringa lutningsförhållandena från 1:60 till 1:80. Lika litet finnes i koncessionen någon föreskrift, som är absolut bindande för styrelsen i detta afseende, utan endast en uttalad önskan. Detta är således den första punkten, hvari kontraktet skiljer sig från det sätt, hvarpå banan skulle utföras. Derjemte har äfven Kongl. Maj:t ålagt styrelsen att vidtaga vissa försigtighetsmått vid banans framdragande genom Engelholms kronoplantering för att skydda den mot eldfara, hvilket medfört kostnader, som icke på något sätt varit beräknade hvarken i koncessionen eller i det kontrakt, som sedermera uppgjorts mellan styrelsen samt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Dertill kommer en annan omständighet, på hvilken jag beder att få fästa uppmärksamheten, nemligen att just de föreskrifter, som Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, och som Kongl. Maj:t stadfäst, i ändamål att få banan byggd på ett solidare sätt, framkallat flera andra förbättringar, som med de föreskrifna stått i ett nödvändigt sammanhang, och att detta vållat bolaget ganska stora utgifter. När man derföre åberopar sig på detta kontrakt, tror jag att rättvisan fordrar, att man äfven tager hänsyn till dessa förändrade förhållanden, som hafva för bolaget medfört icke obetydliga utgifter.

Men det är också en annan omständighet, som förtjenar att påpekas. Hvad är meningen med detta kontrakt? Det är tydligt, att dermed åsyftas, att jernvägen skall blifva byggd på sådant sätt, att den icke blott tillfredsställer den ortens behof, utan äfven ett *allmänt* ändamål, som ju äfven måste afses med en så vigtig jernvägsanläggning. Detta allmänna ändamål är för hvar och en, som närmare känner förhållandena, af den beskaffenhet, att man måste tänka sig jernvägen icke såsom slutande vid Halmstad, utan kräfvande en fortsättning derifrån, och att det således blifver nödvändigt att anordna en snälltågstrafik, motsvarande den, som eger rum på stambanorna. Till följd häraf har den rullande materielen måst ökas, så att kostnaden för densamma vida öfverstiger den summa, som af så väl bolaget som Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknats. Jag nämner detta för att visa, att bolaget utöfver de kostnader, som föreskrifterna i kontraktet föranledt, haft ganska väsentliga utgifter och säkerligen kommer att få ännu större utgifter just till följd af den större soliditet, hvarmed man ansett för statens ändamål behöfligt att bygga jernvägen. Det har således icke varit meningen att på något sätt rubba detta kontrakt, utan meningen med framställningen till Riksdagen

har varit att sätta bolaget i tillfälle att på ett ännu fullständigare sätt tillgodose statens intressen och att på samma gång erhålla det lån, som därför erfordras, på billigare villkor. Hvad är det väl man begär af staten? Är det något anslag? Nej. Är det något lån, som efter mensklig beräkning kan medföra risk? Nej. Man begär ett lån under fullt betryggande omständigheter efter en räntefot och med en amortering, som icke af någon skall kunna anses medföra förlust för staten. Och då trodde man verkligen, att staten, så väl med fäst afseende på bolagets ställning som med fäst afseende på det allmännas fördelar, och, jag skulle vilja tillägga, äfven med fäst afseende på statens rent ekonomiska fördel, skulle vilja visa ett tillmötesgående. Såsom herrarne utan tvifvel känna, har det föreskrifvits i koncessionen, att Kongl. Maj:t eger rättighet att besluta om inlösen af denna jernväg. Man säger: det vet man icke, derom är icke något beslutadt. Ja, det är sant, men vi hafva flera exempel på, att sådan inlösen ifrågakommit. Och jag vågar det uttalande, att denna vestkustbana, när den blifver färdig, skall erkännas vara af den stora betydelse för staten, att den borde komma i fråga att af staten inlösas. Om detta kommer att inträffa, hvem är det då, som har fördelen af att styrelsen icke kommit att sälja sina obligationer med ganska stor kapitalrabatt och högre ränta? Jo, det är staten. De besparingar, som göras, komma bolaget till godo för närvarande, men komma staten till godo i en framtid, när jernvägen skall inlösas. Och skulle denna inlösen icke komma att ske, tillåter jag mig uttala den förmodan, att Riksdagen finner det vara lämpligt att understödja ett bolag, som på enskild väg har åstadkommit en så stor aktieteckning, och hvilken jernväg är af en så allmän och nyttig betydelse.

Den ärade talaren nämnde vidare, att denna jernväg vore afsedd att konkurrera med andra jernvägar. Huru förhåller det sig i detta afseende. Den jernväg, med hvilken denna skulle konkurrera, utgöres af tre enskilda banor. Jag beder att få nämna, att två af dessa enskilda jernvägar hafva kraftigt understött den nu ifrågavarande jernvägen. Den tredje jernvägen eller rättare biten af en jernväg har önskat att få begagna Skåne—Hallands-jernvägens stationer; och jag tror att alla dessa tre jernvägar skola komma att finna, att de få större och icke mindre trafik genom Skåne—Hallands-jernvägen.

Man talar om, att denna jernväg konkurrerar utan att hafva gjort sig reda för sträckningen af denna konkurrensbana. Man säger, att den icke är mer än en mil längre. Ja, det är sant, om man räknar vägen från Engelholm till Helsingborg å ena sidan och från Engelholm till Helsingborg via Åstorp å den andra sidan. Men dervid glömmar man, att Höganäs eller Kullen, som är satt i förbindelse med Helsingborg hufvudsakligen genom denna jernväg, skulle, derest icke jernvägen Engelholm—Helsingborg blefve byggd, nödgas köra först och främst från Höganäs till Åstorp omkring tre mil och sedan från Åstorp till Helsingborg två mil eller sammanlagdt fem mil, under det att landsvägen från Höganäs till Helsingborg endast är två mil. Kan man nu begära, att ett bolag skulle bygga jernvägen under sådana förhållanden, att just de trakter, som behöfva denna jernväg, och som kraftigast bidragit till denna jernväg, skulle nödgas göra en sådan

*Ifrågasatt
låneunderstöd
åt Skåne—
Hallands
jernvägsaktie-
bolag.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
länunderstöd
åt Skåne—
Hallands
jernvägsaktie-
bolag.
(Forts.)*

krok, färdas fem mil på jernväg, under det att den jernväg, som nu kommer att byggas, blifver ungefär två mil. Man har vidare glömt, när man talat om denna jernväg såsom konkurrerande, att det är just denna trakt mellan Engelholm och Helsingborg, som har åstadkommit det största beloppet aktieteckning, och utan denna aktieteckning hade — derpå beder jag att få fästa reservantens uppmärksamhet — hela jernvägen för närvarande varit en omöjlighet att åstadkomma. Aktieteckningarne på sträckan Engelholm—Helsingborg—Höganäs—Åstorp uppgå nemligen till omkring 1½ million kronor, under det att för den öfriga sträckan, som är betydligt längre, knappast tecknats för 1 million kronor i aktier. Det var således alldeles nödvändigt att taga jernvägen i dess helhet för att få någon jernväg, och det var nödvändigt att hafva just denna aktieteckning på denna sträcka, för att få det behöfliga aktiekapitalet. Men det är icke blott denna omständighet, som är att bemärka, utan äfven den beträffande jernvägen såsom en konkurrerande jernväg, att just dessa bolag, åtminstone två utaf dem med hvilka jernvägen skulle konkurrera, hafva uppfattat saken på ett helt annat sätt och ansett jernvägen icke vara konkurrerande, utan betraktat den som en länk i det jernvägsnät, som man ansåg sig behöfva i dessa trakter. Jag tror derföre att, när man icke vill understödja denna jernväg på den grund, att den konkurrerade med andra jernvägar, man dervid har förbisett verkliga förhållandena, sådana de faktiskt föreligga.

Men här är äfven en annan sak, hvarpå jag beder att få fästa Kammarens uppmärksamhet. Hvad har Kongl. Maj:t föreskrifvit, när det blef fråga om säkerhet för det lån, som är lemnadt bolaget? Jo, att inteckning skall tagas icke blott i den sträcka, som man då menade att lånet skulle afse, utan i hela bolagets jernväg med allt hvad dertill hör. Här af framgår ju således tydligt, att Kongl. Maj:t har funnit, att jernvägen skulle tagas i sin helhet och såsom sådan behandlas och understödjas.

Den ärade reservanten har vidare sagt, att det icke är skäl att ytterligare understödja denna jernväg, derföre att den har förbundit sig att sjelf skaffa nödiga medel. Jag har visserligen redan bemött denna invändning, då jag omnämnde hvad kontraktet innehöll och de åsigter, som gjort sig gällande med afseende på tillämpningen af detsamma och angående byggnadssättet, men jag beder att dessutom få anmärka, att, när Riksdagen sett, att ett enskildt bolag ansträngt sina krafter ända derhän, som detta bolag har gjort, och när det visat sig att detta bolag byggt en solidare jernväg med fästadt afseende på det allmännas fördelar, än staten föreskrifvit, det då väl skulle kunna tänka sig såsom både rättvist och billigt, att Riksdagen, oakadt den icke har någon bestämd skyldighet dertill, dock vill uppmuntra ett sådant bolag. Jag frågar eder, mine herrar, huru mycket skulle icke staten hafva vunnit, om, när det varit fråga om så viktiga jernvägar som denna, Riksdagen hade understött dem på det sätt, som nu är ifrågasatt? Man må säga hvad man vill om denna jernväg, det kan dock icke bortresoneras, att den har en stor allmän betydelse för postbefordringen, strategiska ändamål och den stora trafiken mellan vestkusten och kontinenten. När man då finner ett bo-

lag, som har lyckats åstadkomma en sådan aktieteckning, som den nu föreliggande, visserligen åstadkommen under mycket besvär och mycket arbete, då frågar jag den ärade reservanten och denna ärade Kammare, om det skulle vara olämpligt, och om man icke skulle kunna tänka sig det såsom både rättvist och billigt, att Riksdagen vill understödja ett sådant företag, då det icke medför någon som helst uppoffring eller risk för staten? Men nu säger man: »det går icke an, ty då få vi ett prejudikat, och huru skola vi sedan bete oss i detta afseende». Denna invändning har likväl Stats-Utskottet bemött på ett ganska utförligt sätt, och jag skall endast anhålla att deri få göra ett litet tillägg. Huru har det varit förut, när Riksdagen haft jernvägsfrågor till behandling t. ex. i fråga om Bergslagsbanan eller Motalabanan? Beslöt icke Riksdagen der någonting, som icke blott var af beskaffenhet, som nu här ifrågasättes, utan äfven något, som, åtminstone såsom det hittills har visat sig, har medfört icke oväsentliga uppoffringar för statskassan? Det är icke min mening att klandra Riksdagen därför, långt derifrån. Jag tror, att Riksdagen har sin obestridliga rätt och äfven pligt att pröfva hvarje fråga, som förekommer till dess behandling och noga undersöka, huruvida det ena eller det andra är för fäderneslandet, för industrien och det allmänna nyttigt, och derefter fatta sitt beslut. På samma sätt tror jag, att det nu mycket väl låter sig göra, utan att Riksdagen behöfver binda sig för framtiden, bryta med några traditioner eller afvika från några principer, som förut gjort sig gällande. Jag vet mycket väl, att man kan bemöta dessa argument med det påståendet, att, sedan bolaget har börjat att bygga jernvägen, så må det sörja för sig sjelf, sin egen ekonomiska ställning bäst det gitter, vi hafva ingenting att göra med den saken. Ja, detta kan sägas. Men jag vill sluta med den vördsamma hemställan, huruvida icke sådana skäl hafva förefunnits för framställningen af denna motion, och huruvida icke här föreligga sådana skäl för bifall till densamma, att man skulle kunna ifrågasätta ett sådant understöd, från rättvisans och billighetens synpunkt sedt. Jag beder Herr vice Talmannen och denna ärade Kammare egna åt denna vördsamma motion en välvillig uppmärksamhet, ett välvilligt tillmötesgående och ett opartiskt bepröfvande af saken, sådan den i verkligheten föreligger, och jag vågar likaledes hemställa, huruvida icke denna Kammare skulle finna anledning att till Stats-Utskottets förslag lemna sitt bifall.

Herr Törneblad: Såsom Kammarens ledamöter behagade erinra sig, har frågan om vestkustbanan, vare sig i dess helhet eller i afseende på dess särskilda delar, varit föremål för Riksdagens behandling mer än en gång. Vid 1881 års riksdag anslogs, såsom bekant är, till lån åt enskilda jernvägsanläggningar en summa af fem millioner kronor. Detta var endast ett fortskridande på en redan förut beträdd bana, en bana, som beträddes 1871, och som, så vidt jag vet, i allmänhet har af Riksdagens ledamöter betraktats såsom fullkomligt ändamålsenlig och riktig, till följd af den grundsatsen nemligen, att de enskilda jernvägsanläggningarne icke skulle kastas in på tummelplatsen inom Riksdagen utan hänvisas till den lugna pröfningen vid Konungens

*Ifrågasatt
låneunderstöd
åt Skåne—
Hallands
jernvägsaktie-
bolag.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
länunderstödd
åt Skåne—
Hallands
jernvägsaktie-
bolag.
(Forts.)*

rådsbord, der denna pröfning varit begränsad inom den af Riksdagen bestämda summan och måste ske med afseende på en noggrann jämförelse mellan det ena eller andra intressets kraf och företräde inbördes. Redan följande riksdag 1882 begärdes särskildt anslag till Hallandsbanan. Detta skedde med anslutning till en af Stats-Utskottet i 1881 års betänkande gifven anvisning, att vestkustbanan vore ett så stort och viktigt företag, att det icke gerna kunde inbegripas i den understakade lånesumman utan borde blifva föremål för särskilda framställningar. Nå väl, denna särskilda framställning gjordes till Riksdagen, men den blef af Riksdagen afslagen. Dermed har också det, som af Stats-Utskottet yttrades vid 1881 års riksdag, förlorat sin udd och betydelse, ty Riksdagen har underkänt detta uttalande. I alla fall föreligger här icke samma fråga, ty här är fråga om blott en del af vestkustbanan, icke om densamma i dess helhet. Nu har det anförts både i Stats-Utskottets utlåtande och af den ärade motionären vissa undantag, som skulle hafva skett från den här fastställda principen, och jag erkänner villigt, att det kan gifvas fall, då Riksdagen icke bör doktrinärt hänga fast vid ett redan fattadt beslut, utan underkasta ärendet den pröfning, som särskilda och ömmande omständigheter kunna påkalla. Jag skall likväl taga upp de här anförda prejudikaten för att försöka visa, att de, åtminstone såsom jag hoppas, icke hafva någon tillämpning på förevarande fall. Man har erinrat om, att Karlskrona—Vexjö jernvägsaktiebolag erhållit anslag. Det är sant, men det skedde samtidigt dermed att lånefonden fastställdes eller år 1871, och blef således ett undantag redan från början. Detta prejudikat är således här icke tillämpligt. Vidare har omnämnts Dalslands jernvägsaktiebolag. Till detta beviljades anslag med afseende på de internationella förhållandena, hvilka ju alltid, åtminstone här, haft en särskild betydelse, i synnerhet när det har gällt vårt broderland Norge. Att Oskarshamn—Nässjö jernväg fick 1,000,000 kronor utan återbetalningskyldighet, är också riktigt. Men detta anslag lemnades redan innan den nya principen af Riksdagen vidtogs, fastän visserligen *utbetalningen* af anslaget något påskyndades efteråt, hvilket dock i alla fall utgör en stor skiljaktighet. Bergslagens jernvägsaktiebolags obligationer öfvertogs af staten till ett visst belopp, och Hallsberg—Motala—Mjölby-jernvägen inköptes helt och hållet. Jag förvänas verkligen öfver, att man som stöd för Hallandsbanan åberopat exempel från Bergslags- och Motala-banorna, och jag tror icke att här är samma förhållande. Nu ställer sig frågan helt enkelt sålunda: har det ifrågasvarande bolaget på förhand underkastat sig de vilkor, som Kongl. Maj:t fastställt? Svaret är ja. Bolaget har dessutom sagt, att för 4,430,000 kronor kunde en jernväg åstadkommas, som tillfredsställer det lokala behovet. Jag ber Kammarrens ledamöter gifva akt på denna siffra, 4,430,000 kronor. Således har i och med detsamma bolaget bestämdt fränkännt sig all rättighet att åberopa något särskildt statsintresse, för så vidt icke kostnaden går öfver dessa 4,430,000 kronor. »Det är vårt lokala behov, för det kunna vi bygga banan» — har det blifvit sagdt — »men icke för statens behov». Nu skall banan blifva dyrare, 365,500 kronor dyrare — i det närmaste samma belopp, som af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har blifvit beräknadt — just i följd af den utaf staten

fordrade större soliditeten i byggnaden och andra på grund af statsintresset ifrågasatta kraf. Alltså synes det mig i detta fall för bolaget icke kunna vara fråga om någonting annat än skilnaden mellan dessa båda summor, den närvarande högre och den förut för den lokala banan beräknade lägre. Den stämmer icke alldeles med det af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade beloppet 367,500 kronor; men den obetydliga skilnaden spelar ingen rol. Jag föreställer mig således, att det anspråk, som skulle göras, vore att af staten få understöd, just derföre att banan har blifvit dyrare än den skulle blifvit, om den hade kunnat byggas endast med hänsyn till provinsens behof. Det är visserligen sant, att kostnaderna för denna jernväg sedermera hafva kunnat blifva nedbragta, men det är icke till fullo utredt, i hvad utsträckning detta inverkat på saken. Men hvad som är utredt, är, att detta var den ursprungliga utgångspunkten, och att den nuvarande anläggningskostnaden är beräknad till 4,795,500 kronor. Lutningsförhållandena å banan hafva af staten blifvit önskade fördelaktigare, och bolaget har ställt sig denna önskan till efterrättelse. Det har väl icke varit nödvändigt, men bolaget har välvilligt gjort det. Jag föreställer mig likväl, att detta tillmötesgående från bolagets sida ganska väl skall löna sig, när banan kommer att trafikeras, så att der vid lag kommer »dygden att belöna sig sjelf och bli ytterligare belönad». Hvad skyddet mot eldfara angår, som har förorsakat större kostnader, så är det väl en ganska berättigad fordran från det allmännas synpunkt och gäller väl hvilken bana som helst.

Jag frågar nu: skulle nu verkligen de här framställda anspråken på statsunderstöd vara af den betydelse, att de fullkomligt motivera ett frångående af den en gång af Riksdagen fastställda principen och ett beviljande in summa af hela det öfriga beloppet? Jag påstår, att så ingalunda är förhållandet. Visserligen har en och annan sak inträffat, men sådant kommer att inträffa vid alla jernvägsanläggningar. Men å andra sidan kan det icke förnekas att, beträffande denna skilnad, man ur billighetens synpunkt möjligen skulle kunna sträcka sig derhän att göra ett medgifvande just med afseende derpå, att staten har ingripit på ett något annat sätt än den förut gjort. Då skulle konsekvensen må hända fordra, att dessa penningar beviljades såsom anslag, men jag vill icke erkänna detta. Ty för det första föreligger derom icke någon motion, utan här är endast fråga om lån och icke anslag, och det är mycket tvifvelaktigt, huruvida det ens kan vara formellt rätt att, när lån blifvit begärdt, yrka på anslag. Jag är åtminstone der vid lag mycket tveksam. För det andra möter den omständigheten, att dessa 367,500 kronor, enligt mitt förmenande, skulle beviljas såsom lån *i sin helhet*. Således är der vid lag en bestämd fördel, i det att, då eljest lånekostnaden i allmänhet är beräknad till hälften, staten i i detta fall finner sig icke böra göra någon sådan fordran utan beviljar hela denna skilnad såsom lån. Härigenom skulle också ett af de skäl förfalla, som här hafva blifvit framhållna, nemligen att staten för en så liten summa, som knappt en tredjedel af anläggningskostnaden, skulle få den bästa inteckningen. Denna inteckning skulle då i sjelfva verket komma att motsvara 367,500 kronor *mera*, och den

*Ifrågasatt
låneunderstöd
åt Skåne—
Hallands
jernvägsaktie-
bolag.
(Forts.)*

Ifrågasatt faran, att inteckningen omfattar för litet, blefve i någon mån häfd
låneunderstöd eller åtminstone förminskad.
åt Skåne—

Hallands Visserligen anser jag icke att bolaget har någon absolut rätt att
jernvägsaktie- få det ifrågavarande låneunderstödet, men då jag tror, att man i detta
bolag. fall mycket väl kan göra billigt afseende på de svårigheter, som för
 (Forts.) bolaget hafva yppat sig, så får jag, på grund af hvad jag nu haft
 äran anföra, vördsamt anhålla om proposition på följande yrkande —
 jag upprepar ytterligare, att jag har tagit den summa, som Väg- och
 vattenbyggnadsstyrelsen särskildt har beräknat såsom högre, oaktadt
 den med 2,000 kronor öfverskjuter skillnaden mellan det nuvarande
 förslaget och de först antagna 4,430,000 kronor, men jag har ansett
 det vara enklare att välja den förra — att Riksdagen må på så sätt
 bifalla Herrar Olssons och Lyttkens' motioner, att den beviljar och
 ställer till Kongl. Maj:ts disposition för år 1885 ett anslag af 367,500
 kronor att under enahanda vilkor och bestämmelser, som af 1881 års
 Riksdag blifvit fastställda för understödjande af enskilda jernvägsanlägg-
 ningar, af Kongl. Maj:t anvisas såsom lån åt Skåne—Hallands jernvägs-
 aktiebolag.

Friherre von Kræmer: Det skulle väl vara besynnerligt, om i
 en fråga, som inom Stats-Utskottet med jemförelsevis ringa motstånd
 bifallits af halfva antalet af Första Kammarens ledamöter och alla
 Andra Kammarens, icke någon af Utskottets ledamöter här skulle upp-
 träda för rent bifall utan alla lemna talan helt och hållet åt andra
 sidan. Detta må tjena såsom ursäkt att jag, ehuru tiden är så långt
 framskriden, begärt att få yttra några ord om de skäl, som bevek-
 mig i Utskottet och fortfarande beveka mig, liksom förut vid de till-
 fällen, då denna fråga i Första Kammaren förekommit, att yrka bifall
 till motionen. Jag tror likväl icke, att det tjenar till mycket att i
 denna fråga vara vidlyftig. Faktiskt är, att åsigterna i denna Kam-
 mare rörande denna fråga torde väsentligen bestämmas af tvenne olika
 grundåskådningar, och föga utsigt torde förefinnas att under denna
 diskussion få någon att ombyta den grund, på hvilken han står. Den
 ena af dessa grundåsigter stödjer sig derpå, att man vid 1881 års riks-
 dag bestämde att för femårsperioden, 1882—1886, fem millioner kronor
 skulle få användas för lån till understöd åt enskilda jernvägar, och att
 således, då Skåne—Hallandsbanans bolag ur denna lånefond en gång
 fått 1,500,000 kronor, icke något skäl förefunnas att gifva det ytter-
 ligare understöd, helst det, på samma gång det fick detta understöd,
 förband sig att fullborda banan utan anspråk att erhålla mera. Jag
 skulle vilja kalla denna grundåsigt för den stränga formella rättens.

Den andra grundåsigten stödjer sig derpå, att visserligen vid 1881
 års riksdag bestämdes en lånefond å 5,000,000 kronor att årligen utgå
 med 1,000,000 kronor, men att detta först skedde genom gemensam
 votering, och sedan denna Kammare, för sin del, antagit att fonden
 skulle höjas till 7,500,000 kronor, samt att Stats-Utskottet i samma
 betänkande, som det tillstyrkt detta belopp, i en annan föregående
 punkt angående stambanan genom Halland visserligen afstyrkte denna
 stambana men tillika yttrade, att det ingalunda ville förneka, att ju
 icke en närmare utredning af ärendet skulle kunna ådagalägga, att

denna bana vore för det allmänna af sådan vigt, att dess anläggning lämpligen borde med statsunderstöd befrämjas, samt att i sådant fall, och enär, med afseende å banans längd och betydliga anläggningskostnad, det ej torde blifva möjligt att till densamma anvisa lån ur den af Utskottet föreslagna $7\frac{1}{2}$ millions lånefonden, särskild framställning till en blifvande Riksdag om statsbidrag till jernvägens utförande såsom enskild bana lärer blifva erforderlig. En talare har här sagt, att udden på detta Stats-Utskottets tillstyrkande skulle redan vara afbruten, emedan då det redan 1882, till följd häraf, var fråga om ett understöd åt sagde bana mellan Helsingborg och Göteborg, detta understöd afslogs. — Jag hemställer dock om detta resonnement kan vara bindande. Då nemligen samme ärade talare har framställt förslag om att en mindre del af det begärda anslaget, 367,500 kronor, skulle lemnas såsom extra lån åt denna bana på grund af senare tillkomna omständigheter, så måtte ju dermed vara bevisadt, att han anser, att Riksdagen kan, om senare tillkomna skäl så föranleda, bevilja ett särskildt anslag för ett ändamål, till hvilket den förut afslagit ett begärddt låneunderstöd, ty kan man utan att stöta den stränga rättsgrundsatsen bevilja ett anslag å 367,500 kronor, så kan man också bevilja 795,500 kronor. Frågans rättsbeskaffenhet kan ju nemligen icke bestämmas af siffrornas storlek. Jo, säger den siste talaren, jag stöder den af mig föreslagna siffran på de ökade kostnader, som föranledts af de utaf Kongl. Maj:t meddelade strängare bestämmelserna angående solidare öfverbyggnad m. m. Men icke ens detta håller efter mitt förmenande säkert streck, ty på sidan 9 i Utskottets betänkande finner man, att ytterligare utgifter sedermera tillkommit, bestående i ökade expropriationskostnader i och för större stationsutrymme m. m., hvilka just framkallats af Generalstabens fordringar på banans byggande med särskildt afseende på dess begagnande för militära ändamål. Det är således icke bevisadt, att de ytterligare kostnader, som ådragits banan, inskränka sig till den af den siste talaren uppgifna siffran 367,500 kronor, utan de gå till högre belopp. Kan man nu bevilja 367,500 kronor på grund af dessa särskilda omständigheter, så kan man på samma skäl bevilja en ännu något större summa — t. ex. 500,000 kronor eller något dylikt — och då hemställer jag än en gång om, sedan den stränga rättens ståndpunkt sålunda, steg för steg, är öfvergifven, man ej lika väl kan bevilja de här föreslagna 795,000 kronorna?

Hvad de öfriga fördelarne och allmänna skälen angår, som tala för denna bana, så kan jag, för att begagna ett uttryck ur målarekonsten, framställa dessa »i stark förkortning». Jag kan nemligen dervid inskränka mig till att hänvisa till hvad Utskottet sagt. I dess utlåtande äro fullständigt framställda både de militära fördelarne med banan och de särskilda fördelarne för orten samt äfven de bevakande skäl, som tala för att icke lemna bolaget utan bistånd och dermed tvinga det att anskaffa de felande medlen på vilkor, genom hvilka deltagarnes redan gjorda uppoffringar komme att ytterligare ökas. Det är blott en sak vid de särskilda ekonomiska förhållandena med detta statslån, hvarom jag skulle vilja tillägga några ord. Må hända föreställer man sig, att det ligger någon verklig uppoffring för staten i

*Ifrågasatt
låneunderstöd
åt Skåne--
Hallands
jernvägsaktie-
bolag.
(Forts.)*

Ifrågasatt låneunderstöd åt Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag. att meddela detta lån. Efter mitt förmenande är det alldeles tvärtom. Bolaget skall betala $4\frac{1}{2}$ procent ränta. Om då staten, såsom jag föreställer mig, upplånar dessa penningar genom att utsläppa obligationer af 1880 års lån och dervid får samma villkor som vid sista emissionen af samma lån, hvilken sista emission, som såldes till $97\frac{1}{2}$ procent, i effektiv ränta kostar staten endast 4,169 procent, så kommer staten således att af bolaget få $\frac{331}{1000}$, eller i rundt tal $\frac{1}{3}$ procent mera om året, än hvad penningarne kosta staten. Detta är ju ett rätt vackert kommissionsarfvode? I hvarje fall är det således en ren vinst, om ock man ej skulle anse den stor. — Nej, säger man må hända, denna vinst mer än uppväges genom den ränteförlust, som staten ådrager sig genom att lemna bolaget anstånd med de första årens räntor. Jag vill dervid erinra om, att bolaget fått sig beviljad ett låneunderstöd af 1,500,000 kronor och deraf utbekommit under år 1883 600,000 kronor samt år 1884 får 300,000 kronor, för hvilka summor det åtnjuter tre års anstånd med räntans betalande; för de 300,000 kronor, som utfalla 1885, får det endast $2\frac{3}{4}$ års och för de sista 300,000 kronorna icke mera än $1\frac{3}{4}$ års ränteanstånd, allt i öfverensstämmelse med 1881 års Riksdags beslut, att ränteanståndet ej må åtnjutas mera än ett år efter den dag, då jernvägen senast skall vara för trafik öppnad. Jernvägen skall nemligen, enligt med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afslutadt kontrakt, vara färdig att för trafik upplåtas senast den 1 Januari 1887. Hvad detta särskilda nu begärda ytterligare lånet af 795,500 kronor angår, så faller det under de för bolaget mindre fördelaktiga åren, så att den tid, under hvilken bolaget för detta lån erhåller någon nytta af ränteanståndet, blir högst $2\frac{1}{2}$ år. Det torde således knappt ens vara värdt att tala om den förlust af räntan på räntorna, som staten skulle göra. Deremot kvarstår, att staten vinner $\frac{1}{3}$ procent på de penningar, som utlånas, och icke nog med detta, utan det tillkommer ännu en särskild omständighet, nemligen att 1880 års lån är slutbetaladt år 1930, under det att deremot Skåne—Hallands-bolaget med den amortering och ränta, som det skulle betala, skulle behöfva 52 år och några månader för att slutbetala sitt redan erhållna lån. Dertill komma nära tre och ett halft år, som åtgå att med den bestämda annuiteten å detta lån, 75,000 kronor, återbetala den uppskjutna räntan, cirka 180,000 kronor. Annuiteten från bolaget blir således en ren tillgång för staten under åren 1930—1944, ty 1880 års lån, hvarigenom penningarne anskaffades för att försträckas jernvägsbolaget, är återbetaladt 1930, under det att bolagets annuitet fortfar till och med 1944. Det är visserligen en långt bort belägen tid och fördel, men jag har dock velat påpeka detta förhållande för att visa, att nu strax förlorar staten icke derpå, utan gör en vinst, och att i framtiden gestaltar sig saken ännu fördelaktigare.

Under dessa förhållanden kan jag icke finna, att det kan vara lämpligt att Riksdagen, genom att vägra statens mellankomst för att anskaffa lånemedlen, tvingar bolaget att skaffa sig dessa penningar mot högre ränta utomlands. Jag hemställer, om icke alla landets tillgångar äro det intresse, som vi här skola bevaka, och om vi nu tvinga bolaget att skaffa penningar för dyrare ränta, så är detta något, som skadar landet i dess helhet, emedan en del af dess tillgångar användes

på ett onödigtvis olämpligt sätt. Jag kan således ej annat finna, än att det begärda ytterligare lånet bör beviljas; och ehuru jag gerna skulle vara med om en medelväg, i fall dermed något kunde vinnas, så kan jag icke ansluta mig till Herr Törnebladhs förmedlingsförslag, ty dels synes det mig, att kan man gå vägen half, så kan man också gå den hel, dels är jag öfvertygad om, att det är lika lätt eller lika svårt att erhålla hela beloppet, som det af Herr Törnebladhs föreslagna minskade beloppet. Jag yrkar derföre rent bifall till Stats-Utskottets förslag.

*Ifrågasatt
låneunderstöd
åt Skåne—
Hallands
jernvägsaktie-
bolag.
(Forts.)*

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf, att anslag före kl. 2 e. m. utfärdats till detta sammanträdes fortsättande kl. 7 e. m.

Friherre Klinekowström: Den första och betydligaste anmärkning, som jag har att göra vid denna fråga, är den, att jernvägsbolaget först har gått från Halmstad till Engelholm och vidare fortsatt med att bygga från Engelholm till Helsingborg. Om man uppmärksamt läser Stats-Utskottets betänkande, så befinnes att den 7 Juli 1882, när Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt Jernvägsbyggnadsstyrelsen yttrade sig om denna jernväg, var det endast fråga om en jernväg mellan Halmstad och *Engelholm*, och likaså har 1882 års Stats-Utskott, när frågan der förevar, endast yttrat sig om jernvägen Halmstad—Engelholm. Och detta är alldeles gifvet, mine herrar, emedan det redan existerar en bredspårig bana mellan Engelholm och Helsingborg, såsom jag vill minnas ända från 1876 eller 1877. Det är enligt mitt förmenande helt enkelt abderitiskt, att när det redan finnes en bredspårig jernväg mellan dessa två städer, bygga en ny för att fortsätta den till Halmstad, i stället för att, såsom kloka menniskor skulle göra, bygga hvad som fattas i linien, nemligen Engelholm—Halmstad och begagna sig af de enskilda bolagens redan befintliga banor Helsingborg—Engelholm. Det är en obehörig täflan med de stackars äldre enskilda banorna, som jag tror i allmänhet ändå hafva svårt att reda sig med sina affärer.

Likaså kan man icke rätteligen säga, att det är ett statsändamål att bygga en bibana från Höganäs öfver Kattarp till Åstorp för att der förenas med Engelholm—Helsingborgs-banan. Kostnaden för dessa två onödiga eller åtminstone för statsändamål onödiga banor är: för banan Engelholm—Helsingborg 922,680 kronor, för bibanan till Höganäs 737,000 kronor, tillsammans 1,659,680 kronor. Drager jag detta från det belopp af 4,795,500 kronor, som utgör totalkostnaden för jernvägen Halmstad—Helsingborg, sedan de ökade anspråken å byggnadssättet iakttagits, så återstå 3,135,820 kronor såsom egentligen berörande denna jernväg Halmstad—Engelholm, och såsom känt är, har staten redan beviljat bolaget ett lånebelopp af 1,500,000 kronor. Således i det närmaste hälften af anläggningskostnaden.

Hvad beträffar de strategiska ändamålen, som man så mycket framhållit, samt att bolaget för dessa och andra statens ändamål blifvit tvunget att delvis öka öfverbyggnadens tyngd, föröka lokomotivens antal, lägga stationerna tätare intill hvarandra o. s. v., så är detta enligt mitt förmenande vilkor, som bolaget underkastade sig, när det

Ifrågasatt fick statslån och som därför icke vidare böra talas om. Men dessutom
långunderstöd är det gifvet, att kommer denna bana till stånd ända fram till Göte-
åt Skåne— borg, så kommer en stor del af Norges, Göteborgs och i öfrigt hela
Hallands västkustens trafik att gå öfver denna bana, och då är det af lika myc-
jernvägsaktie- ken viget för bolaget att hafva en starkare och bättre anlagd jernväg
bolag. för att kunna upptaga hela den betydliga tillökning i trafik, som san-
(Forts.) nolikt framkallas. För öfrigt är det min öfvertygelse, att kommer krig att träffa vårt land på den sidan, så gör nog en företagsam fiende snart slut på denna strategiska bana, ty den ligger så nära kusten att det icke vore någon konst att förstöra den.

Bland andra exempel på understöd, som Kongl. Maj:t lemnat banor, oaktadt de förut blifvit understödda med statslån, har äfven framdragits Bergslagsbanan. Jag har icke på mitt samvete att hafva bidragit till beslutet om inlösen af Bergslagsbanans obligationer, hvilket skedde år 1878 till ett pris af 90 procent. Vid senaste auktion på Börsen å dessa obligationer stodo de till mellan 51 och 52 procent, och har staten på denna menniskovänliga operation förlorat mera än två millioner kronor.

Att nu ifrågavarande bana skulle erhålla särskildt anslag utöfver det anslag, som den redan erhållit ur den fond, som flere Riksdagar, hvarje gång för en femårsperiod i sänder, ställt till Kongl. Maj:ts disposition, det finner jag vara ganska farligt, ty mycket säkert är och det har erfarenheten också redan visat, att dessa enskilda jernvägsstrider inom Kammaren äro allt annat utom helsosamma, och det var också i den meningen, som Riksdagen sökte afklippa dessa strider genom att låta de enskilda jernvägsbolagen vända sig till Kongl. Maj:t, så att Kongl. Maj:t, som har lättare än Riksdagen att noggrant bedöma dessa frågor, finge af de till Kongl. Maj:ts disposition ställda medlen utdela så mycket understöd, som kunde finnas vara behöfligt. Slutligen finner jag det, lindrigast sagdt, oegentligt, att Riksdagen på fri hand meddelar sådant ytterligare understöd, när bolaget icke, såsom mig synts riktigt, först har vändt sig med sin anhållan till Kongl. Maj:t utan i stället kommit direkte till Riksdagen, så mycket mera som Kongl. Maj:t redan ur den allmänna jernvägslånefonden lemnat detta bolag ett understöd. Det vore att öfvergifva den princip, man en gång gillat, och det synes mig vara att träda Kongl. Maj:ts rätt för nära, när desse motionärer gå Kongl. Maj:t förbi för att skaffa sig ett ytterligare långunderstöd till detta företag, ett understöd som jag för öfrigt icke finner behöfligt, och vågar jag därför anhålla om afslag på Stats-Utskottets förevarande hemställan.

Herr Hammar: Efter det utförliga anförande i frågan, som afgifvits af den andre talaren, kunde det vara onödigt för mig att begära ordet; men då jag icke är bland dem, som undertecknat förevarande motion, enär jag var af sjukdom hindrad närvara vid dess aflemnande och jag icke torde behöfva särskildt betona, att jag med varmt intresse delar motionens innehåll, lär det icke kunna förundra någon, att jag yttrar några ord. Jag ber då att få erinra, att Halland är en af de mest missgynnade provinser inom landet, i det att denna provins icke kommit till godo någon af staten anlagd jernväg

utan det har öfverlåtits åt invånarne sjelfva att draga försorg om detta numera oundgängliga kommunikationssätt. Ett bevis på det intresse, som provinsens invånare i det hänseendet ådagalagt, har den samme talaren lemnat, då han påvisade de, man kan säga de ovanligt stora, uppostringar, som landsting, stads- och landskommuner samt enskilda personer gjort för att komma i åtnjutande af förbättrade kommunikationer.

*Ifrågasatt
låneunderstöd
åt Skåne—
Hallands
jernvägsaktie-
bolag.
(Forts.)*

Det har varit ledsamt att se den olika stämning emot halländska jernbanefrågan, som nu rådt hos en del af Utskottets ledamöter emot vid flere föregående tillfällen, då denna fråga behandlats. Det har framhållits förut, liksom nu, att Riksdagen hade till understöd åt enskilda jernvägsanläggningar anslagit icke hvad som af Kongl. Maj:t föreslagits, eller 10 millioner, utan endast 5 millioner kronor. Hade förstnämnda belopp varit ställt till Kongl. Maj:ts disposition, hvilket både Stats-Utskottet och denna Kammare då ansåg det bort vara, så hade nu ifrågasatta särskilda låneunderstöd till Skåne—Hallandsbanan icke ifrågakommit eller varit behöfligt, hvilket det nu deremot är. Det har visserligen sagts, att ett kontrakt är afslutadt mellan regeringen och bolaget, i hvilket kontrakt bolaget har visat sig ega erforderliga tillgångar, men i detta så kallade kontrakt har äfven styrelsen för jernvägsbolaget måst ikläda sig enskild förbindelse till regeringen, för erhållande af expropriationsrätt, att det belopp, som erfordrades för banans färdigbyggande, skulle anskaffas.

Det är ingen fråga om, att styrelsen icke fullgör detta; det har ingen rättighet att betvifla. Men huruvida det, om nu begärda lån vägras, härigenom nödvändiggjorda utsläppandet af obligationer blir i en framtid till det allmännas fördel eller till fördel för sjelfva bansträckan, det torde få lemnas oafgjordt, helst regeringen vid konsessionens beviljande förbehållit staten rätt att framdeles inlösa denna bansträckning.

Hvad är det nu egentligen fråga om i motionärernes begäran? Det är icke fråga om något anslag, utan endast att staten med sin kredit skall träda emellan för att förhindra, att bolaget skall nödgas anlita utvägen att utsläppa obligationer, hvarigenom delegarnes redan gjorda uppostringar komme att ytterligare ökas. Jag vill icke tala om den konkurrerande banan mellan Helsingborg och Engelholm; men herrarne torde allt erinra sig, att den kommunikation, som finnes mellan dessa två städer, förutom att den yore längre, består af två olika bansträckningar, med tågombyte vid Åstorp. Dessa banor stå i så ringa samband med hvarandra, att man vanligen får göra ett ganska långt uppehåll vid Åstorp.

Det är sant, att banan har fått af regeringen ett låneunderstöd å 1½ million, men det är blott för bansträckningen mellan Engelholm och Halmstad. Icke dess mindre har regeringen för att lemna detta förbehållit staten första in-teckningen i hela banan, icke allenast i delen, Engelholm—Halmstad, hvartill lånet lemnats, utan äfven i bandelen Helsingborg—Engelholm samt tvärbanan Höganäs—Åstorp, för hvilka intet låneunderstöd lemnats, och derigenom har bolaget blifvit förhindradt eller åtminstone har det blifvit gjort svårt för bolaget att ställa dessa banor som säkerhet för lån annorstädes, hvar-

Ifrågasatt igenom bolaget blifvit hänvisadt till utgifvande af obligationer, om
låneunderstöd icke motionen bifalles.
åt Skåne—

Hallands Det skulle visserligen kunna vara mycket mera att tillägga, men
jernvägsaktie- jag har efter de uttömmande anföranden, som förut hållits, endast
bolag. velat påpeka dessa förhållanden i största korthet. Då emellertid, enligt
(Fors.) erhållen upplysning, Andra Kammaren har visat sin välvilja mot jernvägsföretaget genom att bevilja det begärda låneunderstödet, så tillåter jag mig hemställa, att äfven Första Kammaren måtte visa sitt intresse för saken genom att bifalla Stats-Utskottets hemställan.

Herr Nordenfelt: Mot Herr Törnebladhs vill jag anförä, att alla de förbättringar, som Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afsåg, varit inbegripna i det kontrakt, som bolaget ingatt med staten. Deremot har en talare på skånebänken rätt deri, att det icke blifvit ovilkorligen bestämdt, att lutningarne skulle vara högst 1:80, men det var dock uttaladt såsom ett önskningsmål, att bolaget skulle försöka nedbringa lutningarne derhän, och sedermera hafva de härför verkställda detaljundersökningarne visat och bolaget sjelf ådagalagt, att jordarbetena på detta sätt skulle blifva billigare än enligt det ursprungliga förslaget.

Det är vidare sagdt, att åtskilliga omständigheter tillkommit. Anläggningskostnaderna hafva blifvit ökade utöfver hvad som beräknats i det ursprungliga kostnadsförslaget vid statens skogsplantering nära Engelholm; ja det är sant, men detta är egentligen en expropriationsfråga, och det är klart, att man icke kan gå fram hvar som helst utan att vidtaga särskilda åtgärder till skydd för förut varande anläggningar. Man har derjemte anfördt, att bolaget betydligt förstärkt sin trafikmateriel. Ja, det har bolaget sjelf mest nytta af. Det är för öfrigt så, att vid alla byggnadsföretag, der man beräknat vissa kostnader för lågt, man snart finner, att ett och annat måste förstärkas, och att kostnaderna sålunda ökas. För så erfarna personer, som styrelsen i detta bolag, var väl detta icke något oväntadt. Likaså har man upplyst om, att man fått vidkännas stora expropriationskostnader. Ja, dessa voro icke heller svåra att förutse; genom noggranna kalkyler och förut träffade aftal hade man ock möjligen kunnat i någon mån förekomma eller förminska dessa kostnader. Man har mycket skickligt besvarat en af mina betänkligheter, nemligen den som rör konkurrensen med de förut befintliga banorna mellan Engelholm och Helsingborg. Man har talat om huru det vore nödvändigt att Höganäskolen finge komma till Helsingborg på den genaste vägen. Enligt mitt förmenande hafva dock Höganäs och Helsingborg icke särdeles stor trafik med hvarandra, och den, som finnes, följer nog helst Öresund. För den stackars Landskrona—Engelholms-banan är i allt fall denna konkurrens icke någon så obetydlig sak. Man har byggt denna bana i afsigt att föra trafiken från Engelholm till Landskrona, och nu kommer ett annat bolag och aflöder större delen af denna trafik till Helsingborg. Nog gör detta stor skada åt det gamla bolaget, det kan icke med framgång bestridas. Man har här väddat till Kammarens känslor och välvilja att uppmuntra ett så vackert företag och så vackra ansträngningar. Ja, det kunde vara berättigadt, i fall här vore fråga om en belöning

»för medborgerlig förtjenst», men derom är ju alls icke fråga, utan frågan gäller, om staten skall uppgöra ett nytt kontrakt med och bevilja ett nytt lån åt det bolag, som redan förbundit sig att fullgöra jernvägsbyggnaden.

Men sådant har skett förut, säger man. Ja, men då var verkligt nödfall för handen, det gälde då att afhjelpa en stor olycka. Så är det icke här. Här är fråga om, huruvida detta, jag medger det, högst aktning svärda bolag skall kunna få ett lån till något billigare pris. Man säger att det blir så dyrt för bolaget att sälja sina obligationer. Jag tror icke att det behöfver blifva så, när man har tecknat hälften af anläggningskostnaden. Det bör då icke vara så svårt att få obligationerna realiserade till rimligt pris. Dessutom hafva Helsingborgs och Halmstads samhällen ganska starka krafter, de kunna ju begagna samma utväg, som andra fått begagna, nemligen att garantera viss afkastning på dessa obligationer.

Hvad nu beträffar frågan om att ett vådligt prejudikat skulle uppkomma genom bifall till denna låneansökan, så tror jag att den frågan, ehuru den blifvit synnerligen lätt behandlad, likväl är mycket vigtig. Hvad skulle Riksdagen efter bifall till det föreliggande förslaget svara, om t. ex. Engelholms—Landskrona-bolaget sade: vi hafva icke fått något statslån, vi hafva en affär, som förut gått skäligen bra, men genom den konkurrens Riksdagen befordrat blifvit lidande, vi hafva dryga räntor att betala; var så god och gif oss ett lån.

Hvad skulle man svara andra bolag, som fått mindre lån, än detta, och som icke äro så kraftiga, om de komme med begäran om bidrag.

Det skulle till och med kunna hända, att äldre jernvägsbolag, som fått intet eller ringa låneunderstöd men hafva höga räntor att betala, komma och säga: vi hafva en säker affär, en upparbetad trafik, som gifver god nettoafkastning; var så god och lemna oss ett lån, till 4½ procent, som åtminstone motsvarar denna afkastning. Jag tror att man på det sättet skulle komma in i så vidlyftiga företag, att jag icke kan vara med derom.

Jag yrkar afslag å Utskottets hemställan.

Herr Stjernspetz: Kammaren kanske påminner sig att hvarje gång frågan om Hallandsbanan varit före i denna Kammare, jag städse allvarsamt satt mig emot densamma. Orsaken var delvis den, att, då denna fråga först förekom, hade åren förut, från och med 1870 till och med 1878, enskilda bolag i medeltal byggt jernvägar för 25 millioner kronor om året, hvarförutom staten äfven befordrat sådana byggnader, så att man i vårt land då byggt för mer än 30 millioner om året. Då denna fråga, jemte många andra dylika, först behandlades, var jag derföre bland dem, som ifrigt motsatte sig densamma, ty jag ansåg det nödvändigt att några band lades på denna rusning vid jernvägsbyggandet, så vida icke hela vårt affärslif skulle förtryckas. Den starka byggnadsifvern har emellertid afstannat, det bygges numera högst måttligt, och de byggnader, som äro under arbete, hafva icke den betydelse, att man behöfver frukta, att de på något sätt skola rubba våra öfriga näringsars förkofran och bestånd.

*Ifrågasatt
låneunderstöd
åt Skåne—
Hallands
jernvägsaktie-
bolag.
(Forts.)*

*Ifrågasatt
låneunderstöd
åt Skåne—
Hallands
jernvägsaktie-
bolag.
(Forts.)*

Men jag hade också andra viktiga skäl för min ofvannämnda standpunkt i frågan, nemligen att det anslag, som vid 1882 års riksdag begärdes, skulle tillgodokomma ett bolag, som då ännu icke fans ens på papperet, det skulle tillkomma en jernvägsanläggning, hvarför någon koncession ännu icke meddelats samt knappast någon undersökning ens gjorts, åtminstone icke granskats af hvarken Kongl. Maj:t eller Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Jag ville icke att en så stor summa, som den föreslagna, skulle utkastas till ett företag, hvars bestånd icke syntes mig betryggadt, enär jag icke visste, huru mycket aktiegarne ville skjuta till. Nu återkommer frågan i ett helt annat skick. Här är ett bolag, som gjort de största uppostringar, det har förbundit sig att tillskjuta medel till $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden, och med den hjälp, det nu begär af staten, har det dock tillskjutit mer än hälften af kostnaden för hela jernvägsanläggningen. Alla de farhågor, man förut kunde hysa för beviljande af bidrag till ifrågavarande jernväg, äro nu sålunda fullkomligt häfda, och i stället finnes det många starka skäl som tala för det begärda lånets beviljande. Mycket härför har förut framhållits af, bland andra, ordföranden i Stats-Utskottet, Herr Grefve Sparre, hvilken för två år sedan var en varm vän af Hallandsbanan, och ehuru jag hör, att han nu förändrat tankar, kan jag såsom stöd för min åsigt icke göra något bättre än att anförä hans ord till protokollet den 29 April 1882, då frågan om bidrag till Hallandsbanan var före. Han yttrade bland mycket annat då, med omnämmande af Bergslagsbanan: »Jag har alltid föreställt mig, att staten, som lemnade denna jernväg först ett lån på 5 millioner och sedermera genom köp af obligationer, till belopp af 7 millioner, möjliggjorde dess fullbordan, gjort vida bättre i att taga steget fullt ut och lemnat jernvägsbolaget hälften af anläggningskostnaden, mot vilkor att den andra hälften varit fulltecknad, och derigenom fått ett bolag, som varit bättre i stånd att möta den kommande tiden». Vidare rörande Hallandsbanan sade han: »Jag har alltid derföre hyst den mening, att, huru riktig den tanke än var, som vid 1871 års riksdag för första gången förverkligades, att, i stället för att indraga en mängd jernvägsfrågor under Riksdagens pröfning, lemna ett visst årligt belopp under fem år till Kongl. Maj:ts disposition, det varit bättre, om samtidigt dermed införts den seden att vid *större* företag, som icke lämpligen kunde få sina behof fyllda genom fonden, lemna särskilda bidrag». Det är alldeles detsamma, som nu är i fråga.

Han fortsätter derpå: »Många af de finansiella förvecklingar och obehag, som på senare tider uppstått, skulle undvikits, om staten något kraftigare tagit jernvägsanläggningarna om hand». Jag instämmer nu fullkomligt med honom i detta yttrande, men *då* kunde jag icke göra det, ty jag visste ej då huru pass solidt det bolag kunde blifva, som skulle emottaga penningarne. Detta vet jag nu och derföre anser jag det icke allenast icke vara farligt, utan i statens sanna intresse, att de begärda medlen beviljas. Bolaget sluppe sålunda att sälja sina obligationer med hög kapitalrabatt eller på ruinerande vilkor och komme derigenom i tillfälle att lättare och säkrare uppfylla sina förbindelser till staten. Och för öfrigt, om staten en gång skulle komma att inlösa banan — hvilket i koncessionen är villkorligt intaget — så är det

gifvet, att ju mindre banan kostat, desto mindre bliver lösesumman. Då jag nu således anser alla farhågor för att bevilja detta lån vara häfda, och staten derigenom icke gör någon förlust, men gagnar ett stort fosterländskt företag, tror jag detta vara fullt tillräckliga skäl att bifalla Stats-Utskottets framställning. En talare anmärkte, att bansträckan mellan Engelholm och Helsingborg icke hade något intresse för staten. Jag ber att få fästa uppmärksamheten på, att för ett så stort jernvägsföretag, som detta, är det icke någon obetydlig sak, hvar ändpunkten på banan är belägen, om banan slutar i trakten af Engelholm vid någon liten jernvägsstation, och trafiken derigenom kastas in på tre små andra banor. För en så stor jernväg, som denna, hvilken man tänker utdraga ända till Göteborg, måste det vara af största vikt, att banan får en lämplig ändpunkt, hvartill Helsingborg blifvit utsedd, och jag tror icke att man i det fallet tagit miste.

Det nämndes äfven något om den lilla bansträckan till Höganäs, men om det finnes någon förhoppning att vår kolindustri skall vinna framgång, så beror sådant i hög grad af den ifrågavarande lilla bandelen, som sätter kolgrufvorna vid Höganäs i förbindelse med våra stora kommunikationsleder. Denna bandel måste följaktligen också höja hela banans betydelse.

På grund af hvad jag nu anfört får jag yrka bifall till Stats-Utskottets hemställan.

Rop hördes nu på proposition.

Herr Carlheim-Gyllensköld, Theodor: Jag hade icke tänkt begära ordet i denna fråga, men har gjort det med anledning af hvad en föregående talare yttrade.

Äfven jag har icke kunnat gilla den sydligaste delen af denna jernväg, men jag kan icke inse, att regeringen kunnat handla annorlunda än att bevilja koncession äfven med afseende derå, då invärnarna i orterna velat hafva jemväl denna del och understödt densamma med betydande teckningar. Jag föreställer mig, att ingen regering i Sverige kan lagligen sätta sig emot en sådan anläggning, då undersåtarna prestera teckning af halfva anläggningskostnaden. Min afsigt är nu egentligen att framhålla ett litet motiv, som förut icke blifvit berördt.

I förgår afton talades i ett föredrag i Landtbruksakademien om kalkmergellagren i sydligaste Halland och deras vikt för landtbruket i Småland och Halland. Jag hänvisar till detta föredrag, der det påpekades, att dessa lager genom den nu ifrågavarande jernvägen skulle kunna transporteras 20 mil eller ända till långt upp i Småland. Det vore således i jordbrukets intresse, att denna trafik kunde komma till stånd och blefve så billig som möjligt. Men den kan icke blifva billig med mindre än att jernvägen slipper betala allt för hög ränta, eller kapitalrabatt på det lån, som för anläggningen erfordras. Om Utskottets hemställan nu afslås, så måste obligationer utsläppas, men det kommer antagligen att ske med förlust för jernvägen. Det är hufvudsakligen detta skäl, som har förmått mig att instämma i motionen. Jag yrkar bifall Stats-Utskottets hemställan.

*Ifrågasatt
låneunderstöd
åt Skåne—
Hallands
jernvägsaktie-
bolag.
(Forts.)*

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade Herr Grefven och Talmannen, att beträffande senast föredragna punkt blifvit yrkadt *dels* bifall till Utskottets hemställan, *dels*, af Herr *Törneblad*h, att Riksdagen skulle på sådant sätt bifalla Herrar Olssons och Lyttkens' motioner, att den beviljade och stälde till Kongl. Maj:ts disposition för år 1885 ett anslag af 367,500 kronor att under enahanda vilkor och bestämmelser, som af 1881 års Riksdag blifvit fastställda för understöd-jande af enskilda jernvägsanläggningar, af Kongl. Maj:t anvisas såsom lån åt Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag, *dels* slutligen att Utskottets ifrågavarande hemställan skulle afslås.

Enligt dessa yrkanden gjordes nu propositioner, och förklarade Herr Grefven och Talmannen sig anse propositionen på afslag å Utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf, och sedan såsom kontraposition dervid antagits bifall till Utskottets hemställan, en omröstningsproposition af följande lydelse uppsattes, justerades och anslogs:

Den, som afslår 3 punkten i Stats-Utskottets utlatande N:o 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles punkten.

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

Ja — 62;

Nej — 37.

*Ifrågasatt
låneunderstöd
åt Mellersta
Hallands jern-
vägsaktiebolag.*

4 punkten:

Herr *Törneblad*h: Med åberopande förnämligast af samma skäl, som jag hade äran anföra i afseende på näst föregående punkt, tager jag mig friheten att yrka afslag å Utskottets framställning i den nu förevarande punkten.

Jag vill endast i korthet tillägga, att det synes mig ännu mindre, än i den förra punkten, kunna vara skäl att här göra något undantag från Riksdagens beslut. Hafva der förelegat några *särskilda* anledningar i följd af de förändrade förhållanden, som åberopas med afseende å föreskrifterna om banan och dess utförande, så föreligger här för Riksdagen helt enkelt den frågan, huruvida det beslut, som fattades år 1881 angående understöd för enskilda jernvägsanläggningar samt sättet och ordningen för beviljande af sådant understöd, skall gälla eller icke. I den föregående punkten kan man möjligen säga, att beslutet har stått fast, men att Riksdagen har åtagit sig att hjälpa bolaget att uppfylla de förpligtelser, som särskildt ålagts *detta* bolag. Här är det fråga om en ny bana och om den skall byggas nu eller senare. Det synes mig icke vara någon fara, om denna a skulle

få vänta till dess en ny understödsfond kan komma att beviljas, hvilket väl sker om ett par år. Det är sant, att banan är en länk i förbindelseleden mellan Göteborg och Helsingborg, men åstadkommandet af en sådan mellanlänk redan nu måste väl anses vara af mindre vikt än att bibehålla helgden af Riksdagens beslut. Ett frångående af detsamma skulle öppna dörren på vid gavel för en mängd försök att få anslag till enskilda jernvägar både här och der i landet. Det kan ingen förtänka enskilde, om de komma med sådana framställningar, men det är, som sagdt, Riksdagens sak att stå vid sitt beslut. Jag tror för öfrigt, att det icke är skäl att nu mer än nödigt öka vår utländska skuldsättning. Väl är det sant, att förhållandena nu icke äro så brydsamma, som ären 1878 och 1879, men det är ingenting som garanterar oss, att de under de närmaste åren skola blifva så utmärkt lofvande, att det icke kan vara skäl för svenska staten att se sig för och icke skuldsätta sig, då intet trängande behof dertill föreligger.

Jag yrkar afslag å Utskottets hemställan.

Herr Nordenfelt: I motsats mot den föregående ärade talaren anser jag, att skülen för denna motion äro vida starkare, än för den förra.

Det kostnadsförslag, på grund hvaraf koncession meddelats mellersta Hallands jernvägsaktiebolag, är granskadt af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och alla de omständigheter, som det södra bolaget är förbundet att iakttaga, skola äfven iakttagas af detta bolag. Dessutom har sistnämnda bolag äfven förbundit sig, att å dess bana icke skall finnas större lutning än en fot på ett hundra i stället för en fot på ättio å den södra banan. Således förefinnas här samma skäl, som åberopats för anslaget till den södra banan, nemligen att staten har större fordringar å banan, än bolaget och orten skulle kunna hjälpa sig med, men deremot är icke fråga om ändring af redan afslutat kontrakt eller om konkurrens med annan jernväg.

Det skäl, som skulle tala emot det nu ifrågavarande låneanslaget, är naturligen det, att Riksdagen förut har beviljat en lånefond för vissa år. Men om man granskar de förhållanden, under hvilka beslutet härom fattades, så finner man, att de voro helt annorlunda än de nuvarande. Om den summa, som Stats-Utskottet då föreslog, hade blifvit beviljad, så hade den räckt till, men summan nedsattes af Riksdagen, af farhåga synbarligen att jernvägsbyggandet skulle allt för mycket ökas. Nu har likväl intet sådant inträffat; jernvägsbyggandet har tvärtom några år skett i mindre utsträckning än som för landet kan vara nyttigt och nödigt, och vid sådant förhållande synes det mig, att Riksdagen kan hafva fullt skäl att revidera sitt förra beslut, helst något hinder därför icke finnes i sjelfva beslutet. Riksdagen beviljade derigenom 5 millioner kronor till låneunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar, men Riksdagen fränsade sig icke rättigheten att en annan gång bevilja mera, och då nu omständigheterna äro så väsentligt förändrade, då numera någon fara icke förefinnes för att jernvägsbyggandet under den närmaste tiden skall taga för stark fart, och då stor förlust skulle drabba jernvägsbolaget, om det skulle nödgas uppskjuta påbörjandet af den ifrågavarande bansträckan ännu några år, samt det

*Ifrågasatt
låneunderstöd
åt Mellersta
Hallands jern-
vägsaktiebolag.
(Forts.)*

Ifrågasatt måste vara fördelaktigt för staten att så snart som möjligt få banan låneunderstöd färdig; så yrkar jag bifall till Stats-Utskottets hemställan i denna punkt. åt Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag.

(Forts.)

Herr Olsson: Det kan icke falla mig in att länge upptaga Kammarens tid vid denna framskridna timme. Jag ber att få instämma med den siste talaren, som betonade, att här åtminstone icke förefunnes sådana omständigheter, som vid den näst föregående punkten anfördes såsom skäl för afslag. Här har åtminstone icke något bolag förbundit sig att bygga jernväg. Här har man icke något kontrakt emellan bolagets styrelse och Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Här är blott frågan: önskar man att få en jernväg fortsatt till Göteborg under dessa gynsamma konjunkturer för inköp af jernvägsmateriel och dylikt? Jag tror att på denna fråga kan man icke gifva mera än ett svar, och jag är fullt öfvertygad, att ett så viktigt statsintresse skall i denna Kammare vinna tillbörligt afseende, att denna Kammare skall behjerta hvad som är till fördel för den allmänna samfärdseln, för landet och för industrien.

Jag yrkar bifall.

Herr Bexell: De föregående talare, som yttrat sig till förmån för ifrågavarande jernväg, hafva så tydligt framhållit fördelarne af densamma, att jag icke vill upptaga Kammarens tid med att tillägga något i detta hänseende.

Jag vill endast fästa Kammarens uppmärksamhet på en sak. Vi veta att skörden under förra året utföll mindre gynsam; vi veta att spanmåls- och kreatursprisen stå mycket låga, ja så låga, att debet och kredit icke gå i hop för landtbrukaren. Jag vet att redan nu arbetslöshet förefinnes och jag är öfvertygad om, att denna skall blifva ändå större längre fram på våren. Följden häraf är en stor emigration, ehuru tiderna äro svåra äfven i Amerika. Jag tror att det icke behöfves mycket för att förhindra arbetarne — åtminstone i min hembygd — från att utvandra. Jag tror att om detta jernvägsföretag finge det äskade understödet, skulle derigenom hämmas mycken emigration. Detta är en sak, som jag äfven ber herrarne taga i öfvervägande.

Jag anhåller om bifall.

Herr Casparsson: Då jag antecknat mig såsom reservant så väl vid denna som vid den föregående punkten, anhåller jag att få yttra några ord beträffande min ställning till dessa frågor. Jag har en gång för många år sedan i denna Kammare yttrat, att Riksdagen icke utan tvingande nödvändighet bör frånträda ett af densamma fattadt beslut, och denna ståndpunkt bibehåller jag fortfarande. 1881 års Riksdag, likasom dessförinnan 1876 och 1871 årens Riksdagar, har beslutat, huru med understödjandet af dessa enskilda jernvägar bör tillgå. Hvad Stats-Utskottet här föreslår står i rak strid med dessa föregående beslut, och ett sådant skäl, som det Stats-Utskottet anført, eller att det af 1881 års Riksdag fattade beslutet icke kan utöfva någon inverkan på innevarande års Riksdags beslutanderätt, är ett mycket farligt skäl, om det skulle accepteras. Ty accepterar man det, hvar skall man

då stanna? Då är man helt och hållet utsatt för godtycklighetens princip, och den principen anser jag vara icke hållbar. Ett af de bestämmande skälen för 1871, 1876 och 1881 års Riksdagar för att öfver-^{Ifrågasatt läneunderstöd} lemna åt Kongl. Maj:t beslutanderätten i dylika frågor, var just att ^{åt Mellersta Hallands jern- vagnsaktiebolag.} förekomma de olägenheter, som eljest möjligen skulle kunna uppstå, derest denna beslutanderätt öfverlemnades i Riksdagens händer. Detta skäl anser jag vara så viktigt, att de mest tvingande omständigheter måste förefinnas, om man skall frånträda föregående Riksdagars derpå grundade beslut. Hvad är det nu för skäl, som åberopas för frångående af den hittills följda principen? Jo, att prisen vid inköp af jernvägsmateriel m. m. för närvarande äro så billiga; men detta skäl är för mig icke tillfyllestgörande! I enlighet med denna åsigt har jag reserverat mig mot Utskottets beslut, och i enlighet dermed anholder jag nu att få instämma i det af Herr Törneblad framställda yrkandet om afslag å Utskottets förslag.

Sedan öfverläggningen ansetts härmed slutad, gjorde Herr Grefven och Talmannen enligt de derunder framställda yrkandena propositioner, först på bifall till Utskottets förevarande hemställan och sedan på afslag derå, samt förklarade sig finna den senare propositionen besvarad med öfvervägande ja.

Flere ledamöter begärde votering, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som bifaller 4 punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 6, röstar:

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås punkten.

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

Ja — 37;

Nej — 55.

Justerades tre protokollsutdrag för detta sammanträde.

Som Stats-Utskottets utlåtande N:o 6 nu blifvit genomgånet, hemställde Herr Grefven och Talmannen, att Kammarerna måtte medgifva, att de utfärdade anslagen till detta sammanträdes fortsättande kl. 7 e. m. finge nedtagas.

Härtill lemnade Kammarerna sitt bifall.

På framställning af Herr Grefven och Talmannen beslöts, att de ärenden, som denna dag bordlagts första gången, skulle uppföras främst å föredragningslistan för nästa sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. $\frac{1}{4}$ 4 e. m.

In fidem

A. von Krusenstjerna.
