

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1889. Andra Kammaren N:o 17.

Lördagen den 9 mars.

kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades protokollen för den 1 och 2 innevarande mars.

§ 2.

Anmälades och godkändes lagutskottets förslag till Riksdagens skrivelser till Konungen:

n:o 11, med förslag till lag angående ändrad lydelse af 121 § utsökningslagen den 10 augusti 1877; och
n:o 12, angående prestedens utbytande mot ett löfte.

§ 3.

Till kammaren hade inkommit följande sjukbetyg, som upplästes:

Att ledamoten af Riksdagens Andra Kammare hr J. P. Nilsson från Kalmar län till följd af sjukdom (frossa) tills vidare är hindrad att delta i Riksdagens förhandlingar, intygas

Stockholm den 7 mars 1889.

W. Ekecrantz.

M. d:r.

§ 4.

Föredrogos och bordlades för andra gången bankoutskottets utlåtande n:o 7 och lagutskottets utlåtande n:o 24.

§ 5.

Föredrogos och hänvisades till kammarens tillfälliga utskott n:o 3 Första Kammarens protokollsutdrag:

n:o 100, med delgifning af sistnämnda kammares beslut öfver dess tillfälliga utskotts utlåtande n:o 1 i fråga om rätt för den, som vid domstol företett handling i hufvudskrift, att mot vissa vilkor genast återfå densamma; och

n:o 101, innefattande delgifning af kammarens beslut öfver dess tillfälliga utskotts utlåtande n:o 2, i fråga om ersättning till nämndemän för inställelse vid urtima ting för ransakning i brottmål.

§ 6.

Efter föredragning vidare af statsutskottets memorial n:o 26, med förslag till voteringspropositioner i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i frågor rörande anslagen under riksstatens femte hufvudtitel, blefvo de föreslagna voteringspropositionerna af kammaren godkända.

§ 7.

Härefter företogs till behandling statsutskottets utlåtande n:o 27, i anledning af väckta förslag dels om fortsättning af statens jernvägsbyggnader, dels om statsbidrag till en enskild jernvägsanläggning.

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

Under *punkten 1* hemställde utskottet att, med bifall till Kongl. Maj:ts förslag, Riksdagen måtte till fortsättning af arbetena å stambanan norr om Sollefteå för år 1890 bevilja ett anslag af 4,000,000 kronor.

I vid utlåtandet fogade särskilda reservationer hade deremot yrkats:

af herr *C. E. Casparsson*, att utskottet måtte föreslå beviljande för år 1890 af ett anslagsbelopp å 2,500,000 kronor;

af herrar *C. Ifvarsson*, *A. P. Danielson*, *S. Nilsson*, *A. Persson* i Mörap, *N. Petersson* i Runtorp, *I. Jonson* i Fröstorp, vice talmannen *L. O. Larsson*, *J. Anderson* i Tenhult, *A. Petersson* i Hasselstad, *L. F. Odell* och *A. Johansson* i Löfåsen, att Kongl. Maj:ts förevarande framställning måtte på det sätt bifallas, att Riksdagen till fortsättning af arbetena å stambanan norr om Sollefteå för år 1890 beviljade ett anslag af 2,000,000 kronor.

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, anförde:

Herr *Petersson* i Hasselstad: Inom statsutskottet afgjordes förevarande fråga på det sätt, att vid den öppna omröstningen 12 ledamöter stodo mot hvarandra, men vid derefter företagen slutna omröstning den förseglade sedeln gaf utslag, hvarigenom

jag och öfriga reservanter kommo i minoriteten. Inom utskottet voro dock meningarna icke delade derom, huruvida man borde fortsätta med jernvägsbyggandet i Norrland, ty denna fråga är numera en öfvervunnen ståndpunkt, utan om det belopp man borde bevilja för fortsättandet deraf; frågan gälde, huruvida man skulle bevilja hvad Kongl. Maj:t begärt eller fasthålla vid 1886 års riksdagsbeslut, enligt hvilket för ändamålet skulle anvisas allenast 2 millioner om året. Reservanterna ansågo, att man borde fasthålla dervid och icke forcera jernvägsbyggandet, i synnerhet som man derigenom kunde vinna den stora fördelen att icke härför behöfva upplåna utländska kapital; de ansågo, att man med god hushållning kunde bygga för 2 millioner årligen af tillgängliga medel. Vi hafva nemligen lånat så länge och så mycket, att vi nu kommit långt nog på det sluttande planet, och det kan nu vara på tiden att söka hålla något tillbaka. Det är visserligen sant, att det härigenom kan komma att dröja några år längre, innan man kommer upp till Boden på Luleå—Ofotenbanan, hvilken bana ju skall tillföra landet så mycket godt. Men man kommer i alla fall dit, och jag tycker, att norrländingarne borde vara belåtna, när man bygger så fort man förmår utan att öka statskulden, som redan är allt för stor.

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

(Forts.)

Detta har varit det hufvudsakliga skälet, som reservanterna anført inom utskottet, och jag tror, att man vid närmare eftertanke skall finna, att det vore klokt att gå till väga på detta sätt och icke för mycket forcera denna stambanebyggnad, helst den redan färdiga delen af banan gifvit mycket liten afkastning. Om man kunde beräkna, att dessa norrländska banor skulle tillföra staten någon afsevärd inkomst, kunde det möjligen vara skäl att öka anslaget, men trafikinkomsterna deraf synas tvärtom nedgå, så att de nu afkasta endast en försvinnande obetydlighet. Reservanterna hafva äfven derom anført några siffror ur jernvägsstyrelsens statistik, hvaraf man finner, att försigtigheten bjuder att gå till väga på det sätt, som reservanterna föreslagit.

Det är på dessa skäl, som jag anhåller om afslag på utskottets betänkande och bifall till min med fleres reservation.

Herr Persson i Mörarp: Jag har så väl inom den afdelning af statsutskottet, som behandlar detta ärende, som ock inom utskottet varit af en från utskottets majoritet afvikande mening, såsom herrarne också finna af reservationen. Jag har nemligen vidhållit den åsigt, som Riksdagen 1886 uttalade, eller att, med hänsyn till denna jernvägs långa utsträckning och den ringa trafik, som kunde å den påräknas, äfvensom den ökade skuldsättningen och jernvägens ringa rentabilitet, nödvändigheten kräfde att lemna mindre anslag till denna stambanebyggnad än förut derför beviljats. Riksdagen uttalade då oförtydligt, att den ansåg sig böra inskränka kostnaden för fortsättande af den norr-

Angående an-
slag till fort-
sättning af
norra stam-
banan.

(Forts.)

ländska stambanan till omkring 2 millioner årligen, hvaraf ungefär hälften borde utgå af skattemedel. Skilnaden mellan Kongl. Maj:ts och reservanternas förslag är också nu ingen annan, än att det skulle dröja 5 år längre för att få banan färdig, i fall man för dess fortsättande använde endast 2 millioner årligen, än om Kongl. Maj:ts proposition bifölles; banan skulle i senare fallet kunna vara färdig 1894, men om endast 2 millioner årligen beviljades, skulle den icke blifva färdig förr än år 1899.

Goda skäl kunna också anses tala för, att man icke bör forcera jernvägsbyggandet i dessa trakter fortare än 1886 års Riksdag uttalade böra ske. Det är nemligen af vigt, att, samtidigt med att jernvägen drages upp åt dessa trakter, äfven utsträckning sker af den industri, som der är möjlig att skapa, så att denna kan gå hand i hand med jernvägsanläggningarna, och någon påräknelig inkomst för trafiken deraf må vara att förvänta. Riksdagen uttalade jemväl 1886, att den ville hafva någon erfarenhet om de norrländska jernvägarnes trafikinkomster. Såsom herrarne emellertid finna af den vid utskottets betänkande fogade reservationen, är den erfarenhet man i det hänseendet vunnit under de senare åren icke mycket tilltalande. Behållna trafikinkomsten är en försvinnande bräkdelen emot hvad staten får betala för sina jernväglån, och det är uttaladt icke blott af Riksdagen utan äfven af jernvägsstyrelsen, att ju längre dessa banor sträckas upp åt det nordliga Norrland, ju mindre blir den inkomst de komma att lemna. Erfarenheten från de redan färdiga norrländska jernvägarne tror jag också berättigar till en sådan slutsats. Men det finnes jemväl ett annat skäl, som för mig varit absolut afgörande i detta hänseende, och det är, att jag icke vill vara med om de ryckningar, som i fråga om stambanabyggnader i vårt land tid efter annan gjort sig gällande. Vi hafva sålunda varit uppe i ganska höga anslag, ända till omkring 7 millioner kronor årligen, och man har med skäl klagat öfver, att den ökade statsskulden väsentligen föranledts af ett allt för forceradt byggande af jernvägar inom riket. Det var med tanke härfpå som Riksdagen 1886 uttalade, att man borde gå varsamt till väga i detta hänseende. Nu är det för mig alldeles klart, att om Riksdagen i år beviljar 4 millioner kronor till detta ändamål, och vi derjemte väl veta, att vi hafva att påräkna förslag om en ny jernvägsanläggning i Norrland, hvilket förslag torde framkomma redan nästa år, nemligen om en bibana ut till kusten, och denna jernvägsanläggning naturligtvis också kräfver sitt anslag, så är man uppe på ett årligt anslag för jernvägsbyggnader af må hända 5 till 6 millioner kronor. Den tidpunkt, då stambanenätet i vårt land skall vara fullbordadt, nalkas vi väl med stora steg, och om man nu på detta vis skulle öka anslagen till stambanan i Norrland, så är det min öfvertygelse, att man vid slutet af dessa arbeten står med en stor armé af arbetare och

ingenjörer utan arbete, hvilka på ett eller annat sätt skola komma att påfordra statens mellankomst. Dessa omständigheter hafva för mig varit bestämmande i denna fråga, och det är därför jag icke heller kan vara med om att nu bevilja dessa 4 millioner kronor. Jag delar fullkomligt den mening, att stambanesystemet skall utsträckas till Öfver Luleå, men anser det icke nödvändigt att fullborda detta arbete på fem år, såsom här är ifrågasatt. Jag anhåller på dessa skäl om bifall till min med fleres vid betänkanDET fogade reservation.

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

(Forts.)

Herr Ryding: När vid senaste riksdag fråga var före om anslag till fortsättning af stambanan norr om Sollefteå, tillät jag mig yttra följande: »Jag kan för min del icke annat än beklaga, att regeringen icke vidblifvit sin ståndpunkt från år 1886, då hon ansåg att, för vinnande af ett godt resultat, 4 millioner kronor årligen behöfde användas för jernvägsbyggandet i Norrland. Om regeringen stått qvar på denna ståndpunkt, hade ansvaret för ett dåligt resultat af en nedprutning i årsanslaget uteslutande träffat Riksdagen.» Att, med en sådan uppfattning hos mig, jag med synnerlig glädje och tillfredsställelse emottagit både Kongl. Maj:ts proposition och statsutskottets tillstyrkande af densamma, är helt naturligt. Men då redan en betydlig opposition här upprest sig emot utskottets hemställan, och de elfva reservanternas yttrande icke bådär godt för frågans utgång i denna kammare, anhåller jag att nu få yttra några ord. Att jag dervid icke ger mig in på frågans detaljer, hoppas jag att herrarne hålla mig räkning för, då ämnet redan förut är så ofta debatteradt.

Att den ifrågasatta stambanan är af stor vigt för vårt land både i politiskt och i militäriskt hänseende, tror jag af ingen numera bestrides; och det återstår då endast den ekonomiska sidan af saken. I detta afseende tillåter jag mig att emot det af herr Anders Persson åberopade yttrande af jernvägsstyrelsen få anföra hvad den nuvarande styrelsen sagt, nemligen, att det jemväl ur synpunkten af jernvägarnes afkastningsförmåga och byggnadskostnadernas nedbringande vore fördelaktigt, om arbetena kunde bedrifvas med större skyndsambhet, än med nu utgående anslag kan ske. Vi böra här vid lag komma i håg, att jernvägsstyrelsen nu mera omfattar så väl byggnads- som trafikstyrelsen; och man kan icke gerna tro, att en trafikstyrelse förordar en åtgärd, som skulle hafva till följd en nedsättning i afkastningsförmågan af jernvägsnätet.

Reservanterna hafva åberopat en mängd siffror för att visa, huru små inkomsterna vid de norrländska jernvägarne varit. I det fallet ber jag först att få hänvisa till det faktum, att en ny trafikled alltid behöfver någon tid för att upparbetas, innan den gifver den inkomst den verkligen kan gifva; och gå vi tillbaka till de mest gifvande banorna i södra Sverige, skola vi finna, att

Angående an-
slag till fort-
sättning af
norra stam-
banan.

(Forts.)

äfvén de i början gingo ganska klen. Vidare ber jag att få åberopa, att de närmaste åren till och med 1887, som dessa siffror afse, varit de mest ogynsamma år, som någonsin förekommit, att förhållandet sedan dess betydligt förbättrats, samt att så snart bibanegrenar, beredande förbindelse mellan stambanan och sjötrafiken, hunnit anläggas, dessa komma att tillföra stambanan en betydande trafik och sålunda i väsentlig mån stegra inkomsterna af densamma. I detta afseende ber jag att få nämna, att koncession är af Kongl. Maj:t under förlidet år beviljad för en bana Hernösand—Sollefteå. För företaget intresserade kommuner hafva redan tecknat aktier till banans byggande med ett sammanlagdt belopp af öfver 600,000 kronor, och innan årets slut hoppas jag, att minst en tredjedel af det erforderliga byggnadskapitalet skall vara tecknad, hvarefter det icke bör möta stora svårigheter att genom lån anskaffa återstoden. Ingen kan gerna tvifla derpå, som eger kändedom om det lif och den rörelse, hvilka råda i denna på viktiga och stora industriella anläggningar så rika bygd. Vidare är ifrågasatt en bibana från Örnsköldsvik till linien Korped—Vännäs. Alla definitiva undersökningar för denna bibana äro redan afslutade, och beräkningar öfver inkomster och utgifter för trafiken å banan uppgjorda; hvarjemte Örnsköldsviks kommun utlofvat ett betydande bidrag till banan.

Om det nu vore fråga om att öfverväga, huruvida den ifrågavarande stambanan borde byggas eller icke, skulle jag mycket väl kunna förstå reservanternas tvekan. Men när detta byggande redan är beslutadt, kan jag för min del icke se annat, än att det är en stor misshushållning att icke bedrifva arbetet så skyndsamt som är möjligt utan att derigenom föranleda rubbning i den nuvarande organisationen af arbetets ledning och förvaltning; och att en sådan rubbning icke kommer att ega rum, har jernvägsstyrelsen redan uttryckligen förklarat. Det är hufvudsakligen ur denna synpunkt jag hoppas, att ni, mine herrar, i likhet med mig skola gifva edert bifall till statsutskottets förslag.

Med herr Ryding förenade sig herrar *Jonsson* i Myre, *Arhusiander*, *Sundström*, *Carlsson* i Nysäter och *Dahlberg*.

Herr Bratt yttrade: I likhet med herr Ryding ber jag att få åberopa hvad jag, då denna fråga förra gången förelåg till kammarens behandling, tog mig friheten framhålla; ty de skäl, som redan då för mig vägde tungt för att norrländska stambanan må *snarast möjligen* sammanknytas med Luleå—Ofoten-banan, hafva under det sist förflutna året ingalunda förlorat i vikt och betydelse, utan tvärt om. Så väl från allmänt nationalekonomisk synpunkt som från synpunkten af klok hushållning med jernvägsbyggnadsmedel hafva också både jernvägsstyrelsen, statskontoret och Kongl. Maj:t så kraftigt framhållit fördelarne af arbetets skyndsamma

bedrifvande, att vidare ordande derom torde vara öfverflödigt, i all synnerhet efter den siste talarens framställning i ämnet.

Men en synpunkt vill jag dock ytterligare fästa uppmärksamhet vid. Den ekonomiska lagstiftning, på hvilken vårt land sedan ett år slagit in, har drabbt Norrland tyngre än någon annan landsdel, och det synes mig då vara med den enklaste rättvisa öfverensstämmande, att någon valuta beredes Norrland för dess uppoffringar; men någon lämpligare valuta, än påskyndande af den norrländska jernvägens fullbordan, kan åtminstone jag ej tänka mig.

Betraktar man vidare saken ur politiskt-militärisk synpunkt, som också herr statsrådet och chefen för civildepartementet i sitt anförande till statsrådsprotokollet framhållit, så finner man, att den finska stambanan alltmera närmar sig sin slutpunkt vid Bottenhafvets norra ända. Och i samma mån, denna bana fullbordas, blir det lättare för vår östra granne att kasta jemförelsevis betydliga truppmassor öfver vår gräns i norr och inkräkta en del af vårt land, utan att något egentligt motstånd från vår sida kan göras, just till följd af de långa afstånden och de otidsenliga kommunikationsmedel, som ännu förbinda dessa aflägsna landsändar med Sveriges hufvuddel.

Jag hvarken vill, bör eller kan här uttala den åsigt, att vår mäktiga östra granne för närvarande umgås med tanken på att annektera den skandinaviska halföns nordligare del. Men hvad jag bestämdt anser mig kunna påstå är, att denna grannes alltid välförstådda intressen likasom hans gifna politiska traditioner skola bjuda honom att, så snart minsta förveckling inträder i hans politiska förhållande till de skandinaviska länderna, göra denna annexion, som naturligtvis blifver för honom desto mera lockande, ju lättare den låter sig genomföras.

De ledamöter af statsutskottet, som reserverat sig emot utskottets betänkande, hafva, så vidt man får döma efter deras egen argumentation, sett frågan från en temligen ensidig synpunkt — densamma som i dag två föregående talare här framhållit. Med undanskjutande af alla andra hänsyn, hafva reservanterna sysselsatt sig uteslutande med banans rentabilitet och dervid kommit till det resultat, att då hittills vunnen erfarenhet visat, att denna rentabilitet vore otillfredsställande, bör årsanslaget för 1890 nedsättas från 4 millioner, dem Kongl. Maj:t begärt, till 2 millioner kronor. Denna deras slutledning erkänner jag mig icke kunna förstå. Ser man nemligen frågan *endast* från rentabilitetens synpunkt, måste, då rentabiliteten visat sig vara så klen som blott 0,41 procent om året å byggnadskapitalet för bandelarne norr om Storvik, sämre ju mer norrut man kommer, det vara alldeles för mycket att till ändamålet bevilja 2 millioner kronor. Dessa penningar äro ju ur denna synpunkt så godt som bortkastade. Men tror man på banans nödvändighet och banans

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

(Forts.)

Angående an-
slag till fort-
sättning af
norra stam-
banan.

(Forts.)

framtid, är det väl skäl att taga hänsyn till hvad jernvägsstyrelsen och departementschefen betonat, nemligen, att — *just därför*, att rentabiliteten *nu* är så dålig, och enär af alla möjliga skäl man måste antaga, att rentabiliteten skall höjas, ju mer banan nalkas sin fullbordan, och slutligen blifva jemförelsevis tillfredsställande, då flera af Norrbottens rika alster komma att taga denna väg samt hela Norrlands kommersiella och industriella lif i och genom banan kan antagas skola få en annan karakter — det måste vara skäl att forcera banbyggnaden åtminstone så mycket, som af Kongl. Maj:t blifvit föreslaget. För att vara konsekvent bör man *antingen* neka anslag för norra stambanans vidare fortsättning *eller* bevilja de medel, som Kongl. Maj:t förklarar nu kunna för detta ändamål med fördel tillgodogöras.

Beträffande åter den politiska och militära synpunkten, finna vi att reservanterna försigtigtvis helt och hållet underlåtit att derom yttra sig. Det finnes derom icke ett ord — oakadt departementschefen särskildt betonat äfven den sidan af saken — i reservationen; och reservanterna villja således icke heller deråt egna någon uppmärksamhet. Men jag får säga, att det vore beklagligt, om Riksdagen i det fallet följde reservanternas exempel. Straffet kunde komma att följa förr än man anade på en sådan, snart sagdt uppsätlig, politisk förblindelse.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr Lundström: Efter hvad herr Ryding anført kunde jag inskränka mig ganska mycket i hvad jag här tänkt att yttra. Jag vill dock göra ett litet tillägg till hvad han sade, med anledning af de sifferuppgifter, som reservanterna åberopat. De hafva nemligen visat, att jernbanorna norrut under sista åren medfört ett ganska dåligt ekonomiskt resultat. Men om man närmare ser på förhållandena, så gäller alldeles detsamma stamban nätet i dess helhet, ty det har under de sista åren visat sig, att trafikinkomsterna på samtliga stambanor högst obetydligt stigit. Särskildt om man jemför banorna norr om Stockholm med banorna söder om Stockholm, med fäst hänsyn till ökning eller minskning af trafikinkomster, gestaltar det sig så, att under det trafiken på banorna norr om Stockholm visar en ökning på sex bandelar, medan minskning i trafiken egt rum endast på två, så har deremot trafiken på banorna söder om Stockholm visat ökning på 10 bandelar men minskning på ej mindre än 7 bandelar. Vidare vill jag också erinra, att det stält sig litet fördelaktigare med trafiken å banorna norr om Storvik under 1888 än föregående år, så att trafikinkomsterna under 1888 uppgått till 2,410,000 kronor från 1,940,000 kronor nästföregående år, och utgör ökningen sålunda 470,000 kronor. Det är ju derjemte naturligt, att man vid beräkning af fördelarne af en jernbana icke uteslutande bör taga i betraktande den direkta inkomst den lemnar, utan

också den omständighet, att en banas framdragande för den landsort, den berör, medför en hel del andra fördelar. I närheten af banan uppstå sålunda en mängd inrättningar, som i sin mån lemna ökade bidrag till statskassan derigenom, att inkomsten deraf taxeras och de få bidraga till allmänna bevillningen.

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

(Forts.)

Vi hörde nyss, att banan har stora fördelar ur militärisk synpunkt. Vi veta ock, att de norrländska jernvägarne blifvit anlagda med hänsyn just till detta förhållande. De hafva derfor blifvit dragna mera inåt landet och mera in i obobodda trakter, och den naturliga följdén deraf är den, att de icke kunna tillföra statsverket så stora inkomster. Men huru härmed än må förhålla sig, tror jag, att man kan betrakta saken äfven från en annan sida, nemligen ur rättvisans synpunkt. Kasta vi en blick på jernvägskartan öfver Sverige, finna vi, att de södra orterna redan hafva flera jernvägar, under det vi norrländingar fått vänta, och vi hafva väntat rätt tåligt. Men vi hoppas, att Riksdagen snart skall taga hänsyn äfven till de norrländska behofven och så fort sig göra låter sammanknyta våra intressen med hela Sveriges intressen. Om också vinsten deraf i början icke blifver så stor, må man dock tänka på, att det gifves andra källor i Norrland, från hvilka statsverket har betydliga inkomster, t. ex. skogarne, och tänker man på det, är det ju alldeles tydligt, att det endast blir en gärd af rättvisa mot oss, om Riksdagen nu bifaller hvad utskottet tillstyrkt. Jag vill derfor på det allra varmaste förorda utskottets förslag, till hvilket jag också yrkar bifall.

Herr Pehrson i Törneryd: Jag hade antagligen icke kommit att uttala mig i denna fråga, om jag icke fäst mig vid ett yttrande, som nyss faldes från norrlandsbänken. En talare der yttrade nemligen, att det föreläge ett starkt skäl för bifall till utskottets förslag i det utlåtande, som jernvägsstyrelsen afgifvit, hvilken varmt förordade ett hastigt byggande af den norrländska stambanan. Jag hade väntat, att, då han nämnde detta, han också i sammanhang dermed skulle hafva åberopat de skäl, som jernvägsstyrelsen anført. Jag tillåter mig i sådant afseende erinra, att jernvägsstyrelsens skäl för fullbordandet så fort som möjligt af jernvägsbyggnaden hufvudsakligen synes vara det, att för den norrländska stambanan sammanknytningen med Luleå—Ofotens jernväg, som enligt den fastställda planen skulle vara färdig vid utgången af år 1891, skulle »medföra en väsentligen större trafik genom tillgängligheten, å ena sidan, af de rika naturalstren vid Luleå—Ofoten-banan och, å andra sidan, af Vesterbottens och Norrbottens rikliga kolskogar. Huruvida nu det påståendet kan med fog göras, att man skulle kunna frakta dessa naturalster, som stå att finna vid Luleå—Ofoten-banan, på jernväg *nedåt landet*, det öfverlemnar jag åt herrarne sjelfva att bedöma. Jag tror,

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan. att man icke kan hafva något hopp om det. Jag föreställer mig, att de skola söka sin utfart till närmaste hamn på den genaste vägen. Hvad åter beträffar den trafik, som denna bana skulle få genom kolskogarne, får jag erkänna att jag icke tillräckligt känner det förhållandet. Jag vill icke bestrida det utan håller för troligt, att banan kan få någon inkomst af koltransport. Men jag föreställer mig, att denna icke skall kunna lemna sådan inkomst, att det skälet kan vara så mycket beaktansvärdt, då fråga är, såsom här, att betala ut millioner.

(Forts.)

Styrelsen har vidare anfört såsom skäl för ett skyndsammare fullbordande af banan, »att det vore fördelaktigt och ekonomiskt klokt att begagna sig af de ännu rådande gynsamma arbetskonjunkturerna för att med större kraft bedrifva arbetsföretaget.» Det är ett skäl, hvilket, såsom herrarne veta, blifvit använt i alla tider år efter år, och är efter mitt förmenande så utnött, att det förundrar mig, att man nu å nyo upprepar detsamma.

Så säger styrelsen slutligen, »att det ock vore af vigt att genom ett påskyndande af arbetet desto snarare söka göra fruktbringande det för norra stambanans byggande redan nedlagda, betydliga kapitalet.» Af hvad jag redan yttrat framgår, att jag hyser en annan mening i det afseendet, och att jag tror, att det mest ekonomiska är att bygga sakta och varsamt.

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet har förordat ett hastigare fortsättande af jernvägsbyggnaden i fråga på två skäl, synes det mig. Det skulle nemligen vara fördelaktigt dels ur strategisk, dels ur politisk synpunkt. Hvad beträffar att bedöma denna fråga ur strategisk synpunkt, tors jag derutinnan icke yttra mig. Men det förefaller mig, som om man, i fall man velat tillgodose denna synpunkt, icke bort lägga banan så nära hafskusten. Ty det kan ifrågasättas — det är icke min tanke, utan jag har hört det sägas af fackmän — huruvida icke den norrländska stambanan på vissa punkter blifvit dragen för nära hafvet. Derom är dock icke värdt att orda; det som är gjordt är gjordt, och någon annan sträckning kan väl icke skäligen ifrågasättas från Vännäs och upp till Luleå—Ofoten-banan än den, som är föreslagen. Ur politisk synpunkt förstår jag heller icke att bedöma frågan; men herrarne torde ursäktat mig, att jag äfven i det fallet har min ringa mening. Det förefaller mig, som om det, just från politisk synpunkt betraktadt, hade varit särdeles lyckosamt om Luleå—Ofoten-banan aldrig kommit till. Men är det nu så, att man befarar, att lockelsen att komma i besittning af en ständigt öppen hamn vid vesterhafvet för en granne kan blifva för stor, får jag säga, att faran icke blifver mindre genom att hastigt bygga en jernväg direkt dit upp, då jag föreställer mig, att denna jernväg kan blifva till gagn lika väl för en fiende som för oss sjelfva.

Statsutskottet har också betraktat frågan ur ekonomisk och

politisk synpunkt. Jag har redan yttrat mig i båda dessa afseenden och har ingenting vidare att tillägga gent emot hvad utskottet anfört. Deremot skall jag be att få nämna några ord med afseende å hvad reservationen innehåller. Jag kan i det fallet fatta mig särdeles kort, därför att en talare redan uttalat hvad jag tänkt nämna angående de skäl, som i reservationen äro framlagda. Han sade, att Riksdagen 1886 skrifvit och uttalat sin mening i frågan, och då Riksdagen gjorde detta, utalade den, såsom herrarne veta, att det väl vore välbetänkt att fortsätta stambanebyggandet i Norrland, men att man borde bygga sakta, på det att kostnaderna icke skulle blifva öfver höfvan stora, synnerligen med afseende derpå, att man icke kunde tänka på att bygga med egna medel, utan med upplånta. Då här så mycket talats om de stora fördelar, som skulle vinnas genom ett forcerande af stambanebyggandet i Norrland, och det hufvudsakligen ur ekonomisk synpunkt, då blir frågan för mig så mycket mera svårförstådd, som jag icke kan finna, hvari det fördelaktiga skulle ligga. Icke kan det väl vara någon ekonomisk fördel att upplåna penningar mot ganska hög ränta och nedlägga dem i ett företag, som skulle lemna endast en mycket låg ränta på det nedlagda kapitalet. Ty man har under flera år haft den erfarenheten, att detta varit resultatet med stambanan norr om Storvik, och all anledning förefinnes att antaga, att den jernväg, som bygges norr om Sollefteå, skall lemna mindre inkomst än den söder om Sollefteå liggande.

Af de skäl jag nu tillåtit mig anföra framgår tydligt, att jag för min del visserligen vill vara med om fortsättande af stambanebyggnaden i Norrland, men vill ej att den skall forceras. Jag anser således att det icke kan vara fråga om att stanna vid Vännäs, utan att man måste fortsätta, likasom jag tror, att den sträckning, som nu är påtänkt och fastställd i den kongl. propositionen, är lika lämplig som någon annan, som kan ifrågasättas. Men jag vill icke vara med om något annat än ett varsamt förfarande i detta afseende. Jag tror, att man på mycket goda grunder kan hålla fast vid den grundsats, som en gång statsutskottet uttalat och båda kamrarna godkänt, nemligen att bygga för 2,000,000 kronor om året; detta för att göra så liten upplåning som möjligt. Jag yrkar därför bifall till reservanternas förslag.

Herr Danielson: En talare på norrlandsbänken yttrade, att, om det nu vore fråga om att besluta byggande af en jernväg till Norrland, han då kunde förstå reservanternas förslag, men att, då det icke gälde denna fråga, utan blott frågan om anslående af medel till en redan beslutad jernvägsanläggning genom öfre Norrland, han icke kunde begripa reservanternas synpunkt; d. v. s. han ansåg, att frågan blott vore af ekonomisk

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

(Forts.)

Angående an- art. Detta hafva också reservanterna ansett. Det är också blott slag till fort- den synpunkten jag tror att man bör taga i betraktande, likasom sättning af jag tror det vara af vigt, att vi icke förhast oss i detta norra stam- afseende. Man ser af reservationen, att reservanterna erkänna banan.
(Forts.) att Norrland bör få en jernväg, men att man för detta ändamål ej bör uppoffra mer än hvad som vi rimligtvis kunna hafva råd till utan att behöfva låna allt för mycket. Man har med anledning deraf också haft den förhoppningen, att man, såsom en följd af förra årets Riksdags beslut, skulle vidhålla sagda uppfattning och ej upplåna så betydliga belopp; ty såsom bekant beslöt nemligen Riksdagen i fjol att för ifrågavarande ändamål af tillgängliga skattemedel anslå 2,000,000 kronor, och man har tänkt sig, att det kunde ske på samma sätt i år.

Man har sagt, att Norrland gjort stora uppoffringar för det öfriga landet. Detta synes mig visserligen icke vara förhållandet, men om så vore, så tror jag att Norrland får mera igen än det gifver till staten, och att således staten gör för Norrland mera än för någon annan ort af vårt land för att hjälpa. Man kan väl icke säga, att det är en obetydlighet, att Norrland årligen får af skattemedel icke mindre än 2,000,000 kronor till sina jernvägar. Jag tror, att man bör beakta detta. Men nu är man icke nöjd dermed, och det oaktadt man ser, att dessa jernvägar icke bära sig i ringaste mån, ty den inkomst, trafikstyrelsen visat att de gifva, är ju detsamma som ingenting. Härmed vill jag hafva sagdt, att när man nu af skattemedel vill gifva två millioner, så vore det mycket hårdt, om man skulle ytterligare låna upp två millioner, som våra efterkommande skulle få betala. Då fråga förevar om utjemnande af skatterna i mellersta och södra Sverige, ansåg man sig icke hafva råd dertill; nu vilja vi likväl gå så långt, att vi vilja för ifrågavarande ändamål uppoffra två millioner kronor årligen, därför att det här, som man vill påstå, är fråga om stora intressen, som man vill knyta samman med det öfriga landet. Men att bygga fortare än vi hafva råd till, vill jag icke vara med om. Jag tycker icke om att vi skola låna penningar, då vi icke använda dem till sådana företag, att vi hafva inkomster af dem. Kunna vi deremot göra några uppoffringar af samlade besparingar, så är det en helt annan sak; då kan det icke hjälpas, om man icke får någon ränta eller afkastning på det kapital, som man lemnar, ty landet i dess helhet kan dock hafva någon fördel deraf; och får man ej vinst, så har man åtminstone ingen ränta och intet kapital att betala. Den ekonomiska sidan af saken har således för mig varit af väsentlig vigt; och jag önskar, att kammaren ville ännu en gång visa, att den icke vill blott låna och ytterligare låna. Ett sådant tillvägagående kännes för mig tungt; och jag hoppas, att kammaren nu måtte synnerligen beakta denna sida af saken.

På hvad under öfverläggningen yttrats angående banans

strategiska vikt kan jag naturligtvis icke närmare inlåta mig; men man får väl ändå, äfven om man icke är fackman, derutinnan hysa några tvifvelsmål. Jag erinrar mig, att, då frågan om byggandet af stambanan genom Norrland i sitt första skede var före här i kammaren, en framstående militär och ledamot af kammaren, efter hvad jag vill minnas, yttrade, att, om jernvägen skulle byggas genom Norrland, den icke borde byggas längre norrut än till Ångermanelfven. Trakten norr om denna elf skulle blifva det försvarsbälte, hvilket skulle för en fiende göra det svårt, ja nästan omöjligt att norr ifrån öfver Torneå genomvandra, och att vi innan den hunne komma till trakterna af nämnda elf kunde få tid dit samla våra stridskrafter och möta der. Nu vill man likväl bygga jernvägar i dessa trakter för att låta, helt beqvämt, en möjlig fiende åka per jernväg genom hela Norrland. Emellan sagda yttrande och hvad här anförts af en militär om banans strategiska betydelse ligger, såsom herrarne finna, en väsentlig motsägelse. Detta må nu vara en sak för sig, och man kan, jag medgifver det, se denna fråga från mer än en sida. Frågan har nu emellertid kommit i den ställningen, att vi torde böra så fort som våra förhållanden kunna medgifva efter hand komma fram med banan till Luleå. Men man bör dock icke bygga fortare än en klok försigtighet bjuder; och jag tycker, att herrar norrländingar borde mycket väl inse, att vi icke äro på något sätt afvogt sinnade emot dem, och att det borde ligga i deras intresse lika väl som i vårt, att vi icke sätta oss i större skulder än vi behöfva. Om vi få jernvägar i Norrland ett eller annat år för reller senare har, synes det mig, mindre att betyda. Men det är alltid godt att veta, att vi icke få några nya skulder för jernvägarne, äfven om vi icke hafva någon vinst deraf. Det är alldeles som en talare på skånebanken har sagt, att om vi bygga jernvägar för fort, kan icke industrien hinna att följa med. Det tager tid att anlägga industriella verk och inrättningar; det går icke så fort som att bygga jernvägar; och man bör därför se till, att det ena går hand i hand med det andra.

Vidare har man sagt, att man måste påskynda jernvägens byggande, för att de norrländska träprodukterna och jernmalmen skola kunna komma genom södra delen af landet ut i verdensmarknaden. Men, såsom en talare redan sagt, gäller ej det skälet något, ty icke söka dessa produkter sig nedåt södra landet, utan de måste ut till det mera närbelägna hafvet, dess naturliga utfartsort. Man har också anført det orimliga i att genom saknaden af jernvägskommunikationer nödgas lägga varan på hög och talat om det stora driftkapital, som deraf blir erforderligt för uppehållande af sådana näringar. Men det är icke annat förhållande med skogshandteringen än det är med jordbruksnäringen, man kan icke skörda mer än en gång om året, hvilket

Angående anslag till fortsättning of norra stambanan.

(Forts.)

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

(Forts.)

i detta fall blir under vintertiden, då skogsafverkningen pågår, för att sedermera, när sommaren kommer, afsätta den under vintern gjorda skörden. Så att deri ligger icke någon väsentlig skillnad mot hvad som eger rum med jordbruket och dess rörelsekapital. Det är alldeles påtagligt, att icke komma träet samt jernet och jernmalmen att gå på jernväg till mellersta och södra Sverige för att komma ut i världsmarknaden, utan dessa produkter komma, som jag nämmt, att söka vattenkommunikationerna. Det kan nemligen icke bära sig att frakta träet eller de andra tunga alstren, som icke blifva vidare fördelaktigt betalda, någon längre väg å jernväg.

Nu stå vi inför den frågan, huruvida vi skola anse ett anslag af två millioner lämpligt, eller om något mera bör anvisas. Det kan ju vara svårt att säga, och jag får för min del förklara, att, ehuru jag står antecknad med bland reservanterna från denna kammare, jag i utskottet yttrade mig i samma syfte som den af herr Casparsson afgifna reservationen. Mitt hufvudsakliga skäl därför har varit, att som Riksdagen i fjol beslöt ett anslag af 2 1/2 millioner, ansåg jag, att man kanske borde böja sig därför, och på samma gång trodde jag, att mera förhoppning förefunnes om att Riksdagen, som äfven i år i det närmaste består af samma medlemmar som förlidet år, skulle behålla samma åsigt och stanna vid samma summa. Ett särskildt viktigt skäl härför vore ock, att man ändå finge någon begränsning i upplåningen, emedan i fjol endast 1/2 million upplånades, och de andra 2 millionerna togos från statsverkets behållningar. Det blefve då åtminstone ett samstämmande beslut under tvenne år och kanske under samma treårsperiod. Jag kan nog förstå en omkastning, då det varit nya val, och andra personer kommit in i kammaren; men när det, som sagdt, är samma period och samma riksdagsmän som förut, bör det icke gerna kunna råda olika åsигter i samma sak från ena året till det andra.

På dessa skäl och hvad för öfrigt anförts vill jag försöka framställa ett medlingsförslag och ber för det ändamålet få yrka bifall till herr Casparssons reservation, nemligen att anslaget i fråga skall bestämmas i likhet med i fjol till 2 1/2 millioner. Det skall bli angenämt höra, om någon af herrarne vill ansluta sig till detta förslag, så att man skulle kunna undgå att i större grad anlita upplåning. Jag ber som sagdt få yrka afslag å utskottets betänkande och bifall till den af mig nu gjorda hemställan.

Häruti instämde herrar *Widström, Rundbäck, Höglund, Lyth, Witrock, A. V. Carlson, Bexelius, Kihlberg, Holmgren, Eliasson, Mallmin, Odell, Dieden, Ersson* i Vestlandaholm, *Andersson* i Hasselbol och *Johansson* i Löfåsen.

Hr Elowson anförde: Reservanterna mot utskottets förslag hafva stält sig på den ståndpunkt, som antyddes i Riksdagens skrifvelse 1886. Samma ståndpunkt har också af åtminstone tvenne talare blifvit försvarad under diskussionen här i dag. För min del anser jag det vara af vigt att fästa sig vid Riksdagens skrivelser och icke taga Riksdagens traditioner så lättvindigt, som en talare på hallandsbänken här om dagen tycktes vilja göra. Men jag vill å andra sidan fästa uppmärksamheten derpå, att en blifvande Riksdag bör anses ega full sjelfständighet i förhållande till en föregående Riksdags uttalanden. Derjemte vill jag synnerligen betona, att den historiska kontinuiteten är att iakttaga, till dess några nya skäl tillkommit. Enligt mitt förmenande har efter 1886 ett synnerligen viktigt skäl tillkommit, för hvilket äfven de, som voro med om att affatta 1886 års riksdagsskrifvelse, borde böja sig. År 1886 fanns nemligen i verkligheten icke Luleå—Ofoten-banan, men nu 1889 finnes den. Detta har för mig varit ett synnerligen viktigt skäl för att 1886 års riksdagsskrifvelse icke längre bör ega någon giltighet i afseende på det beslut, man nu kan gå att fatta.

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

(Forts.)

Reservanterna hafva anført några speciella siffror, genom hvilka de velat bevisa, att trafikinkomsterna å de norrländska jernvägarna icke varit synnerligen stora. Jag beklagar, att icke reservanterne nog varsamt handskats med dessa siffror. De hafva angifvit speciella siffror för linien Storlien—Östersund, hvilka siffror visa, att denna linie under 1886 lemnat 1,01 procent i nettovinst i förhållande till byggnadskostnaderna. Sedan angifves för åren 1886—87, som sammanförts utan åtskilnad, en nettovinst af 0,75 %. Detta visar tydligen, att siffran skulle gått ned under år 1887. Nu är det emellertid att märka, att trafikförhållandena öfver hela Sverge för 1887 voro mindre gynsamma än för 1886 med undantag just för linien norr om Storvik, hvilket jag skall be få framdeles fästa uppmärksamheten på. Men denna nedgång i nettovinsten för linien Storlien—Östersund kan för öfrigt bero på tvenne omständigheter, då man nemligen angifver vinsten i procenttal af byggnadskostnaderna. Det kan bero på, att trafikinkomsterna gått ned; det kan ock bero på att byggnadskostnaderna ökats under 1887. Om man läser trafikstyrelsens berättelse för 1887, finner man, hurusom under året vid Östersunds station förekommit fullbordande af lokomotivstallbyggnaden för en kostnad af 10,696 kronor 80 öre och inköp af mark vid reparationsverkstäderna till ett belopp af 15,944 kr. 86 öre. Dessa summor utgöra en förökning af byggnadskostnaderna och måste naturligtvis sänka procenttalet af nettovinsten i förhållande till byggnadskapitalet, utan att i sjelfva verket trafikerandet af den korta jernvägslinien Östersund—Storlien fördenskuil behöfver anses hafva gifvit några sämre resultat.

Vidare anför reservanterna sist på sid. 7, att linien Bräcke—Ragunda skulle år 1886 gifvit en behållning af 0,01 %. Sedan

Angående an-
slag till fort-
sättning af
norra stam-
banan.

(Forts.)

har enligt deras uppgift linien Bräcke—Sollefteå för 1886—1887 gifvit 0,15 %. Jag föreställer mig, att detta är något tryckfel hos reservanterna, ty om jag slår upp sid. 4 af trafikstyrelsens berättelse, finner jag der af en tabell, att linien Sollefteå—Bräcke haft i bruttoinkomst 1,446 kr. och i driftkostnad 1,662 kr., d. v. s. ett minus af — 216 kr. per bankilometer. Således har denna linie gått med förlust, hvilket förhållande visserligen icke är något märkligt, ty äfven de första åren de södra linierna trafikerades, gingo de med förlust. Det måtte således vara något tryckfel, och antagligen har banan både 1886 och 1887 gått med förlust, och detta förhållande kan man icke lägga till grund för någon slutsats i afseende på framtiden. Reservanterna vilja emellertid med sina siffror komma till det resultat, att dessa siffror skulle antyda ett nedåtgående i trafiken å de norrländska banorna. Detta är emellertid icke öfverensstämmande med den uppfattning man får af trafikstyrelsens berättelse. Denna berättelse angifver på sid. 3, hurusom bruttoinkomsten per kilometer utgjorde år 1886 kr. 7,969 och år 1887 kr. 7,452. Således är en allmän nedgång från 1886 till 1887, såsom jag angifvit, rådande för hela riket. Om man ser efter i tabellen, huru skillnaden mellan bruttoinkomst och driftkostnad förhåller sig till byggnadskapitalet, så finner man proportionen angifven för år 1886 till 2,41 % och för 1887 till 2,22 %. Sedan fortsätter trafikstyrelsen: »Den minskning, det allmänna uttrycket för inkomsten per längdenhet sålunda angifver, gäller samtliga linierna med undantag af sträckorna Östersund—Torpshammar, Sollefteå—Bräcke, Ånge—Bollnäs och Kilafors—Stugsund, å hvilken sistnämnda den märkligaste förbättringen inträdde». Således var det icke en försämring från år 1886 till år 1887 för Norrland speciellt, utan tvärtom en förbättring.

Vidare uppställer trafikstyrelsen å sid. 4 en tabell, angifvande bruttoinkomst, driftkostnad och nettobehållning per bankilometer, och gör å sid. 5 några reflexioner med anledning af denna tabell.

Trafikstyrelsen säger der:

»Sammanfattas tabellens uppgifter för de olika sträckorna i större grupper, kan fördelningen af bruttoinkomsten uttryckas sålunda, att denna inkomst å hela linien Stockholm—Göteborg med dess utgreningar till Örebro samt Karlsborg och Mjölby utgjorde i medeltal 11,200 kr. på linien Nässjö—Malmö 10,200 kr. å linien Katrineholm—Nässjö 9,600, Stockholm—Storvik 8,100, Falköping—Nässjö 7,500 och Laxå—Charlottenberg 5,000 samt å banan norr om Storvik 3,300 kr. Alla medeltalen utom det sistnämnda äro lägre än under föregående år.» Således är medeltalet för banorna norr om Storvik större för 1887 än 1886.

Såsom herrarne veta, brukar man räkna byggande af stambanor till produktiva statsändamål, men jag har icke hört uppgifvas, att man bygger jernvägar för att draga en pekuniär vinst

deraf. Skulle man hafva till syfte att göra en omedelbar vinst af stambanebyggande, tror jag icke att man skulle bygga många stambanor. För en nutida kulturstat är det utan tvifvel ett statsändamål att förse landet tillräckligt med stambanor. Detta statsändamål kan man icke utan fara för det hela underlåta att tillgodose. Jag tror därför, att man alls icke har att hålla sig endast till den finansiella synpunkten eller taga banans större eller mindre rentabilitet i betraktande. Det är riktigt, att då man gör en beräkning öfver statens inkomster taga upp i räkningen huru mycket jernvägarne afkasta såsom nettovinst, men det är icke riktigt att stanna der. Jernvägarne utöfva nemligen ett mångsidigt inflytande på andra förhållanden. Det finnes så att säga inflytanden af olika ordningar, således ett af 1:sta ordningen, ett af 2:dra ordningen o. s. v. Statsinkomsterna ökas genom jernvägarne icke allenast genom nettovinsten deraf utan äfven genom de inkomster, direkta och indirekta skatter, som jernvägspersonalen lemmar till statskassan. Jernvägarne utöfva också inflytande på den industriella verksamheten. Denna trafikstyrelsens underdåniga berättelse, som jag har här, visar, hurusom lokomotiv bestålls vid åtskilliga af våra mekaniska verkstäder, såsom dem i Nyköping, Motala, Trollhättan. Det är också helt naturligt, att andra saker till stor mängd, såsom vändskifvor, semaforer och dylika tillbehör, tillverkas hos våra mekaniska verkstäder, och att arbetet dermed bereder dem inkomster.

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

(Forts.)

Men den finansiella sidan, vare sig den direkta eller indirekta vinsten, af jernvägen, är icke hufvudsaken. En stambana, i synnerhet genom Norrland, inverkar på så väl den materiella som andliga odlingen, den är af ett synnerligen stort kulturintresse. Vederbörande styrelse har alltså anfört fullgiltiga skäl för den åsigten, att banan genom Norrland bör byggas med större skyndsamtighet, än som skulle betingas af ett årligt anslag på 2 millioner eller, som nyss föreslagits, på 2 1/2 millioner. Ty det är helt naturligt, att kostnaden för administration och befäl fördelar sig gynnammare för en större arbetspersonal än för en mindre, och att med en större arbetskraft man får arbetet utfördt jemförelsevis billigare.

En talare på kalmarbänken yttrade, att det skulle vara mindre viktigt, om banan komme fram till sin ändpunkt ett år förr eller ett år senare. Mine herrar! Man kunde hafva sagt detta med något fog år 1886, men jag tror icke att man kan säga det nu, då, såsom jag förut påpekat, Luleå—Ofoten-banan blifvit en verklighet. Det är för oss alla af ett stort intresse, att landet ju förr desto hellre måtte komma i förbindelse med denna jernvägslinie, som skulle enligt uppgift år 1891 vara färdigbyggd till sin slutpunkt vid isfri hamn på norska kusten.

Jag vill icke något närmare ingå i de politiska skälen, men jag kan instämman i hvad en talare redan förut anfört, att, då

Angående an-
slag till fort-
sättning af
norra stam-
banan.

(Forts.)

befolkningen i gränsprovinserna i afseende på språket delvis är skiljaktig från hufvudbefolkningen, det vore af största vikt, att stambanan komme till stånd så fort som möjligt, på det att det svenska elementet finge tillfälle att göra sig fullt gällande.

En talare på norrlandsbänken, med hvilken jag skulle i allt väsentligt vilja instämma utom i en detaljfråga, gjorde en lindrig anmärkning mot Kongl. Maj:ts regering, därför att Kongl. Maj:ts regering begärt något år ett mindre anslag än 4 millioner för ifrågavarande ändamål. Må hända var det ifrån parlamentarisk synpunkt mindre klokt att göra denna nedsättning; men Kongl. Maj:ts regering anförde då, om jag minnes rätt, fullt giltiga skäl för denna åtgärd. Det sades nemligen, att vederbörande myndigheter då icke voro rustade att använda ett större anslag, och att Kongl. Maj:ts regering därför icke ville begära större anslag. Det synes mig, som om Kongl. Maj:ts regering vid detta tillfälle handlat med fullkomlig öppenhet och såsom den borde göra.

Då Kongl. Maj:t åter nu finner förhållandena vara sådana, att 4 millioner kunna med fördel användas, så synes det också, som om Riksdagen borde med samma öppenhet gå regeringen till mötes. Jag anhåller på dessa skäl om bifall till utskottets förslag.

Herrar *Broström* och *Pelnysson* i Ömerud instående med herr *Elowson*.

Herr *Herslow*: Herr talman! Frågan är i mina ögon i och för sig själf icke synnerligen stor, men den har vissa konsekvenser och synes mig också beröra vissa principiella synpunkter, som ställt mig mycket tveksam gent emot utskottets hemställan. Vi minnas från tidigare riksdagar, huru som Kongl. Maj:ts regering haft att kämpa dels med yrkanden om nedsättning från det anslag, som ursprungligen var bestämdt, dels från norrländingarnes sida med yrkanden om tillökning af detsamma; och hvarje gång har man framhållit nödvändigheten af att, när man nu beslutat sig för att fortsätta med jernvägsbyggande fram på områden, der jernvägar aldrig direkt kunna betala sig, då åtminstone framgå lugnt och jemnt och röra sig med samma stab och samma quantum materiel och kapital.

Man har dervid just från regeringens sida betonat, att en nedsättning i anslaget skulle ställa en hel del arbetare och arbetschefer utan sysselsättning, men att också å andra sidan en större ökning af årligt byggnadskapital skulle tvinga till en ökning af arbetsstyrkan, som sedermera vid en sänkning skulle stå utan sysselsättning. Slutsatsen häraf borde alltså blifva, att Riksdagen borde något så när konsekvent hålla sig vid samma summa som den redan anslagna. Och jag hoppas därför, att Riksdagen äfven nu skall på dessa skäl, som från jernvägsstyrelsen ofta blifvit anförda för en viss jemnhet, blifva vid den åsigt,

som den under föregående år fattat. Jag tror att vi göra mycket orätt att i detta företag inlåta oss på kastningar, som än skulle låta oss gå på i större skala, när tillfälliga konjunkturer sådant medgifve, än förmå oss att stoppa eller minska, när vi för tillfälligtvis minskad statstillgång icke tyckte oss hafva råd att fortsätta.

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.
(Forts.)

Det är den ena synpunkten; jag önskar att vi måtte vidblifva konsekvent det beslut Riksdagen i ämnet en gång fattat, ty alltid komma vi att stå emellan yrkanden på nedsättning å ena sidan och yrkanden på väldiga tillökningar å den andra.

Den andra synpunkten är den, att man verkligen bör hålla på, att jernvägsbyggandet i vårt land skall vara, i någon mån åtminstone, produktivt, så att deri nedlagda belopp kunna betraktas som en verklig kapitalplacering; endast så kunna vi häfda och bevara den för vårt land hedrande beskaffenheten af vår stats-skuld. Det är visserligen sant, att en annan produktivitet också bör af jernvägarne beräknas, än den rena ränteafkastningen, men vi kunna icke säga, att vi handla mycket förståndigt, om vi i ökad grad lägga ned inlånt kapital i samma mån som vi närma oss de trakter, der ränteinkomsterna af jernvägstrafiken falla ned ända till $\frac{1}{10}$ procent. Vi skulle vara ett mycket rikare land än vi äro, för att i stor skala kunna åtaga oss en räntebetalning af $3\frac{1}{2}$ å 4 procent, samtidigt som vi af det placerade kapitalet blott kunna taga en ränteinkomst motsvarande $\frac{1}{30}$ af hvad vi hafva att betala. Differensen blir i sanning allt för stor. Om vår föresats nemligen är, att vår statsskuld skall förblifva produktiv, skall vara en kapitalplacering, bör det väl betyda, att vi alltid skola kunna se den tid, då vi något så när kunna få tillbaka i statsinkomster från anlagda jernvägar den ränta, som vi hafva för dem att till utlandet erlægga. Hvad ej motsvarar en sådan kalkyl, det kunna vi bygga af egna besparingar, men ej borde deri placeras af staten inlånadt kapital.

Jag vill icke gå in på politik eller strategi; men jag bekänner, att när helst man kommer mot mig med storpolitiska eller strategiska skäl, tänker jag gerna efter, huru vida det icke finnes några småpolitiska eller småstrategiska skäl der bakom. Jag kan föreställa mig, att det är i känslan deraf, att man lagt på Norrland en stor och oförtjent hård börda, som man nu vill försöka att med dessa par extra millioner i år täppa till munnen för det missnöje, som väcktes af orättvisan i fjol. Men »*hush-money*» äro dåliga pengar, både för den som ger dem och den som tar dem.

Kanske skulle jag för öfrigt äfven sjelf kunnat af billighets-skäl vara med om att för denna gång öka anslaget till jernvägarne i Norrland, för åstadkommande af sysselsättning åt de hårdt beskattade arbetarne deruppe, om derstädes nu rådt konjunkturer, som gjort ökad arbetstillgång särskildt önskvärd. Emellertid är förhållandet der nu tvärt om; vi veta ju, att i Norr-

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

(Forts.)

land för närvarande finnes ett par städer, som måste ombyggas, liksom också att trävaruafsättningen der i år är mycket lifligare än på länge varit fallet; att till följd häraf arbetstillgången och arbetsförtjensten nu måste beräknas högre än vanligt. Att under sådana förhållanden öka jernvägsbyggnadsanslaget för denna landsdel, är enligt mitt förmenande blott att onödigtvis mana fram ökad brådska, som i sin tur skulle medföra mera uppdrifna arbetslöner, än framtiden sedermera skulle visa hållbara eller önskvärda.

Jag tror på dessa skäl, att vi göra klokt uti att hålla oss så nära som möjligt vid våra gamla beslut och dermed stötta regeringen, i nödfall mot dess vilja, i dess sträfvan, som den åtminstone fordom uttalade, att vid jernvägsbyggandet i det öfre Norrland framgå med jemna steg och icke med användande af allt för stora byggnadssummor om året. När vi nu en gång hafva beslutit oss för att gå så långt vägen räcker — efter min mening har den kommit att räcka litet längre än tillbörligt — så låtom oss naturligtvis marschera på till dess vägen tager slut, men låtom oss åtminstone marschera på beskedligt!

Jag skulle således kunna vara med om reservanternas förslag och hade tänkt att sluta mig till detta; men inom mig föredrog jag dock herr Casparssons reservation, af den grund, att den är mera öfverensstämmande med beslutet i fjol; och så pass konsekventa kunde vi väl ändå vara, att våra beslut stodo i öfverensstämmelse med hvarandra två år i stöten. Då jag nu af diskussionen hört, att en af denna kammares reservanter ändrat ståndpunkt och öfvergått till herr Casparssons, skall jag med afseende å anslagsbeloppet sluta mig till honom. Jag skulle önska, att vi äfven i andra punkter af denna fråga gjorde på samma vis som i fjol, alltså beslöte att bygga denna bana så mycket som möjligt med egna och så litet som möjligt med lånta penningar, anslå till densamma 2 millioner statsbesparing och $\frac{1}{2}$ million statslån. På inlånta femtedelen af det kapital, som vi lagt ned på nordligaste stambanan, kan denna bana möjligtvis gifva ränta, åtminstone i framtiden.

Jag anhåller på dessa skäl om bifall till herr Casparssons reservation.

I detta yttrande instämde herrar *Rydin, Månsson, Svensson* från Karlskrona, *Swarthing, Johansson* i Esset och *Pehrsson* i Norrsund.

Herr Stjernspetz: Här hafva flere talare, särskildt den näst föregående, framhållit, att Riksdagen borde vara kouseqvent och af sådant skäl alltid gifva samma anslag som hittills till norra stambanans fortsättning. Jag vill med anledning häraf fästa herrarnes uppmärksamhet derpå, att Riksdagen förlidet år

höjde det ifrågavarande anslaget med 500,000 kronor utöfver det af Kongl. Maj:t begärda, och jag tror icke, att någon tagit anstöt häraf. Om vi se tillbaka på våra jernvägsbyggnader, så finna vi, att i början af en banas anläggning har man i allmänhet nöjt sig med små anslag. Jag minnes särskildt, beträffande jernvägen mellan Malmö och Lund, att det åtgick två till tre år för denna banas byggande, och det årliga anslaget dertill var icke stort. Men det är ju alldeles gifvet, att i samma mån byggandet af en viss jernvägslinie fortskridit, och man hunnit göra undersökningar till dess ändpunkt, det ligger en stor och ekonomisk fördel i att påskynda den sista delens färdigbyggande så fort som möjligt för att blifva af med de ganska dryga administrationskostnader, som utgå till de embetsverk och personer, som hafva med byggandet att skaffa, äfvensom för att erhålla de trafikinkomster, man beräknat skola uppkomma af samma bana. Riksdagarne hafva alltid förut vidhållit just denna princip, att vid början af en banas byggande gifva små anslag men sedermera i mån af banbyggnadens fortgång öka dem för att få den snart fullbordad. För att vara konsekventa, borde vi väl nu göra på liknande sätt. Det har funnits tider, då staten byggt för 12 till 15 millioner kronor jernvägar om året, hvartill kommit enskilda jernvägsbyggnader till samma belopp, och då måtte väl detta anspråklösa anslag af 4,000,000 kronor icke kunna anses som någon rusning, då vi stå så nära fullbordandet af banan, att den på 5 år skulle blifva färdigbyggd, om detta anslag beviljades. Hela sträckningen är nu undersökt, och jag hemställer då till herrarne, om det icke vore skäl att något påskynda densammans färdigbyggande, i annat fall förutser jag att vi skola få samma strid igen nästa år. Det kunde då väl äfven hända, att intressena deruppe skulle kunna förena sig med andra, så att det då blefve helt andra anspråk på medel till denna bana, än dem man nu vill motarbeta. Herr Elowson har frambållit skälen, hvarför Riksdagen just nu borde öka anslaget. Förhållandena äro icke desamma nu som den tiden, då anslag till denna stambana först beviljades; ty sedan dess hafva många andra omständigheter tillkommit, som tillräckligt tala för påskyndandet af den ifrågavarande jernvägens fullbordande.

Man har äfven talat om de finansiella intressena i denna fråga, men de sammanfalla, efter hvad regeringen tydligt ådagalagt och jernvägsstyrelsen äfven visat, just med påskyndandet af banans byggande.

Utskottet har i sin motivering sagt, att, om det högre anslaget beviljades, skulle ena hälften, eller 2,000,000 kronor, tagas af statsinkomster, och endast andra hälften behöfva upplånas. Jag vill fästia herrarnes uppmärksamhet derpå, att detta icke är att öka landets skuldsättning, emedan vi årligen amortera cirka 3,000,000 af vår statskuld. Jag vill icke bestämdt ansvara

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

(Forts.)

Angående an-
slag till fort-
sättning af
norra stam-
banan.

(Forts.)

för siffrans belopp, men så ungefär är det. Oaktadt vi finge låna upp 2,000,000 kronor om året till jernvägsbyggande, skulle dock statsskulden faktiskt något minskas derigenom, att amorteringen är större än den årliga upplåningen. Under sådana förhållanden kan jag icke se, att någon behöfver förskrämmas öfver statsskuldens ökning, ty det finnes ju icke någon sådan fara i detta fall med ett bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Man har också talat om, att dessa jernvägsbitar i Norrland icke komme att gifva någon afkastning. I det fallet vill jag fästa uppmärksamheten derpå, att så har det varit med *alla* jernvägar i början af deras tillvaro och innan de uppnått sina naturliga ändpunkter.

Slutligen har man yttrat, att man tycker, att norrländingarne hafva så stora pretentioner i det ifrågavarande fallet. Ja, mine herrar, det kunna *de* säga, som redan fått sina stambanor och sitt rika jernvägsnät fullbordade. Jag tror, att Norrland bör i detta fall kunna fordra likställighet med det öfriga Sverige, men det blir denna landsdel ändå icke, äfven om den får denna bana. För öfrigt vill jag framhålla, att Norrlands intressen i detta fall hafva precis sin motsvarighet i mellersta och södra Sverige. Man har visserligen framhållit, att vissa af varorna i Norrland söka sig till närmaste hamn, hvilket dock icke förändrar detta förhållande, och jag skall nu söka visa, huru dermed egentligen förhåller sig. Vi veta, att i Norrland under förlidet år inträffat missväxt på foder och delvis äfven på spannmål, och att Norrlands behof i dessa afseenden således måst fyllas från annat håll. Man skulle tänka, att alla dessa förråd, som sålunda måst föras dit upp, tagits sjöledes. Men jag hemställer till representanterna från mellersta Sverige, särskildt från Vestmanland och Nerike, huru vida sådant varit fallet. Jag tror nemligen, att de hafva en liten erfarenhet härom. De veta nog, att från deras hemtrakter gått ett högst betydligt antal jernvägståg till Norrland, lastade med hö och halm, som uppköpts i mellersta Sverige — jag vet till och med, att dessa uppköp sträckt sig ända ned till Vestergötland. Mellersta Sverige hade i föl lyckligtvis en rik skörd af foder och halm, så att det blifvit ett öfverskott utöfver behofvet, och af detta öfverskott hafva stora quantiteter sålunda gått per jernväg till Norrland. Tack vare dessa norrländska banor, hafva sålunda i mellersta Sverige på senaste tiden kunnat till ganska höga pris afyttras ofantliga massor af foder, som sedermera på jernväg förts norrut, uppåt landet. Ett liknande förhållande kommer att inträffa till våren — det är redan i görningen — och likaså till hösten. Norrland behöfver nemligen hafre till utsäde. Jag kan säga, att i hela Norrland icke finnes någon hafre, lämplig för detta ändamål, utan sådan måste uppköpas från andra håll; och dessa uppköp hafva sträckt sig långt nedåt landet, till och med så långt som ända ned till Vexjö. Jag känner detta förhållande

alldeles bestämdt, eftersom jag själf förmedlat en dylik affär. Häraf synes, att då man talar om de norrländska jernvägarne, man icke må betrakta saken såsom ensamt varande en fördel särskildt för Norrland. Det är ju visserligen bra för den landsdelens invånare att genom jernvägarne kunna skaffa sig behöfliga foderämnen och utsädesspannål, men det finnes ett precis motsvarande intresse hos mellersta och södra Sveriges inbyggare, att till högre pris få sälja sitt överskott deraf till dem. Härtill finnes ock ett ytterligare skäl, som jag vill lägga herrar protektionister på hjertat, det nemligen, att det är icke så lätt för Norrland att sjöledes utifrån på hösten förse sig med sina vinterförråd af spanmål, nu sedan tullarne blifvit pålagda, utan dessa förråd måste nu i stället tagas från mellersta och södra Sverige på jernvägarne. Detta är hvad jag en gång förut i denua kammare framhållit, och häri ligger onekligen en af tullarnes fördelar för jernvägstrafiken och den inre samfärdseln, och torde det få anses såsom en staten bjudande pligt att under sådana förhållanden möjliggöra en dylik transport af det nordliga Sveriges behof från det mellersta och södra.

Man har här sökt betona, om ock något svagt, att de norrländska jernvägarne skulle för oss sakna militärisk nytta och betydelse och till och med kunna vara till skada i detta afseende. Det sunda förståndet bör dock genast kunna vederlägga ett sådant påstående, och jag behöfver härför endast påpeka, att för att kunna försvara en landsdel är det ju alldeles nödvändigt, att man kan komma dit med krigsfolk och krigsförnödenheter. Och då nu vår flotta ty värr är i det skick, att vi i händelse af krig icke kunna anse oss vara herrar på sjön, så måste vi ju, om vi skola försvara oss i norr, föra våra trupper och förnödenheter landvägen dit upp, och då bör hvar och en kunna förstå, hvilken vigt en jernvägsförbindelse härför skall hafva.

Det vore högst egendomligt, om denna kammare skulle motsätta sig ifrågavarande anslag. Vore det fråga om något improduktivt ändamål — t. ex. ett anslag under fjerde eller femte hufvudtiteln — vore det icke så förvånande, om ett anslag nedattes eller vägrades; men att Andra Kammaren, som företrädesvis brukat vinnlägga sig om landets ekonomiska utveckling, skulle vilja, emot myndigheternas utredning af frågan, sätta sig emot nu ifrågavarande anslag, som ändå förr eller senare måste utgå, kan jag icke förstå. Vi borde väl känna oss något tacksamma mot försynen, som låtit oss behålla freden och medgifvit oss tillfälle arbeta i de fredliga intressena, under det att våra närmaste granuländer hufvudsakligen äro sysselsatta med väldiga krigsforberedelser. Låtom oss därför begagna den fredliga tid vi ännu hafva! Ja, jag må väl säga, att Riksdagen äfven må vara tacksam mot regeringen, som gifvit Riksdagen tillfälle att fortfarande arbeta på landets ekonomiska utveckling och välfärd. Och det

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

(Forts.)

Är för denna utveckling och välfärd, som jag anhåller att få yrka bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

(Forts.)

Herr Hörnfeldt: Jag har icke begärt ordet för att på något sätt klandra reservanterna från denna kammare därför, att de motsatt sig det af Kongl. Maj:ts begärda anslaget till fortsättning af norra stambanan. Ty vi kunna litet hvar inse, att reservanterna strängt hållit sig vid 1886 års skrivelseförslag från Riksdagen och för öfrigt af sparsamhetsskäl icke velat frångå den siffra, som under åtskilliga föregående år varit af Riksdagen i afseende å nämnda bana bestämd. Anledningen hvarför jag begärde ordet var den, att jag ville framhålla hurusom, då man ställer sig strängt på sparsamhetens grund, såsom reservanterna från denna kammare gjort, man naturligtvis i främsta rummet bör tillse, huru vida denna sparsamhet i större eller mindre mån kan vara gagnelig för det företag, hvarom fråga är. Man bör med andra ord sagdt tillse, huru vida det i detta fall verkligen är sparsammare och ur ekonomisk synpunkt för staten mera fördelaktigt att bibehålla anslaget vid två millioner än att höja det till fyra. Jag föreställer mig, att reservanternas sparsamhet åtminstone i någon mån dikterats af de omständigheter, som de i reservationen sökt framvisa, i afseende på det ofördelaktiga resultat för statsinkomsterna, som statsbanorna i Norrland lemnat under hvartdera af åren 1882, 1883, 1884, 1885 och 1886. Det kan ju icke nekas, att det är låg procent i förhållande till den nedlagda kostnaden. Men jag skall be att härvid få fästa uppmärksamheten på en sak, nemligen att, om vi se efter, huru trafikinkomsterna stält sig för våra stambanor i södra Sverige under de första åren efter deras byggande, så finna vi, att förhållandet varit snarare sämre, åtminstone icke bättre än i afseende på de norrländska banorna. År 1858 lemnade stambanorna en nettovinst i förhållande till byggnadskostnaden af 0,092 procent; 1859 0,642 procent; 1860 1,197 procent; 1861 0,980 procent och 1862 1,386 procent. Utaf dessa siffror framgår, att resultatet i afseende å inkomster sannerligen icke varit mera lysande i fråga om jernvägarne i mellersta och södra Sverige under de första åren efter deras öppnande, än det varit i fråga om de norrländska banorna. Vidare skall jag be att få nämna, att i afseende på linien Jönköping—Elmhult nettovinsten utgjort för 1867 0,861 procent, för 1868 1,239 procent, för 1869 1,554 procent och för 1870 1,649 procent, eller i medeltal för hvartdera af dessa fyra år 1,075 procent. Förhållandet i afseende å linien Laxå—Kristinehamn ställer sig ännu sämre, i det nettovinsten der för nämnda fyra år endast uppgått till för 1867 0,322 procent, för 1868 0,719 procent, för 1869 1,320 procent och för 1870 1,601 procent, d. v. s. i medeltal endast 0,990 procent årligen. Linien Arvika—norska gränsen har under dessa fyra år till och med lemnat förlust. Sålunda

ser man, att banorna i mellersta och södra Sverige icke lemnat bättre resultat än i Norrland. Nu veta vi visserligen i fråga om linien Arvika—norska gränsen, att denna bandel icke egentligen beräknats skola lemna någon vidare vinst utan i främsta rummet varit afsedd att utgöra en internationel sammanbindningsbana. Ja, samma förhållande är det med norra stambanan, åtminstone så vidt fråga är om linien Sundsvall—Kristiania, eller rättare sagdt sträckningen Östersund—Storvik. Vidare skall jag be att få nämna, att jag tror, att om man erinrar sig de tillfällen, då anslagen till de norra stambanorna först beviljades och banornas sträckning bestämdes, det icke skall kunna nekas, att både regeringen och Riksdagen då utgått från den åsigt, att dessa banor icke skulle läggas med uteslutande hänsyn till deras kommersiella betydelse, utan äfven med fäst afseende på deras strategiska vikt. Dessutom ber jag få nämna, att, hur dåligt det än ställt sig med trafikinkomsterna på de norrländska stambanorna, det likvisst på sista tiden blifvit något bättre. Uppböörden å banorna norr om Storvik har nemligen under år 1888 stigit till 2,410,000 kronor från 1,940,000 kronor, eller med 470,000 kronor. Sålunda, hur ofördelaktig ställningen än hittills varit i afseende å trafikinkomsterna, så hafva de i alla fall, som sagdt, stigit.

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

(Forts.)

Man har sagt, att det icke borde lemnas för stora anslag till ifrågavarande ändamål, emedan sådant vore att forcera jernvägsarbetena allt för mycket, hvilket icke behöfdes. Ja, det var ledsamt, att icke herrarne från södra Sverige kommit att tänka på den saken förut, då det var fråga om mycket större anslag än nu. I början, då dessa banor byggdes, använde man ända till sju och sju och en half millioner kronor årligen, och då talades det icke om några betänkligheter häremot. Men i Norrland bör man icke forcera! Jag talar icke uteslutande från norrländsk synpunkt. Ty en hvar måste medgifva, att ehuru den ifrågavarande banan går genom Norrland, den likväl tillhör Sverige och att man därför får lof att intressera sig för den och se till, att den får så mycken trafik som möjligt. Jag tror dock, att ju längre man dröjer med att bygga jernvägen färdig, desto svårare skall banan hafva att lemna den vinst, den eljest ovillkorligen kommer att lemna, under förutsättning att Riksdagen lemnar tillräckliga medel för banans färdigbyggande i rätt tid samt för erforderlig materiel, så att trafiken kan tillgodoses såsom önskligt och behöfligt är.

En talare på kalmar-bänken nämnde, att han icke motsatte sig det högre anslaget af afvoghet mot Norrland. Ja, detta vet äfven jag mycket väl; men jag hoppas dock, att denne talare, som har en så snabb uppfattningsförmåga, skall inse, att, om det beviljas 4 millioner, får staten bättre användning för dessa penningar, än den skulle få proportionsvis af det mindre anslaget.

Angående an-
slag till fort-
sättning af
norra stan-
banan.
(Forts.)

En talare på skånebänken ville icke medgifva det högre anslaget, emedan han trodde, att det skulle höja arbetslönerna i Norrland. I detta fall tror jag icke han behöfver hysa någon fruktan för att släppa ut 4 millioner till jernvägsbyggandet, ty till detta arbete användes nästan uteslutande folk från södra Sverige, som är vant att sysselsätta sig härmed, och det är få norrländingar, som egna sig åt jernvägsarbete. Vi norrländingar äro mycket mera rädda för, att arbetslönerna skola uppdrifvas genom trävarurörelsens och andra industriens konkurrens än genom jernvägsbyggandet.

Om det nu, såsom en talare sade, vore fråga om att lemna anslag till den norrländska stambanan eller icke, då kunde man möjligen hafva skäl att vara betänksam, men då det nu endast är fråga om, huru man skall fortsätta en jernvägsbyggnad, som redan beslutats, kan jag för min del icke se annat, än att det ur statsekonomisk synpunkt vore klokare att lemna så stort anslag, att jernvägsstyrelsen kan bibehålla det befäl och den personal, som den nu har, än att afskeda den dugliga stam af arbetare, som nu finnes.

Jag tillåter mig att på det varmaste förorda bifall till Kongl. Maj:ts och statsutskottets förslag.

Herrar *Schöning, Farup, Erikson* i Myckelgård, *Nydahl* samt *Bruse* förklarade sig instämma med herr Hörnfeldt.

Herr Carl Ifvarsson: Då jag nu går att yttra mig i denna fråga, väntar jag alls icke att få några instämmanden, alldenstund så många sådana kommit andra talare till del, men detta skall icke hindra mig att säga min mening och stå för den.

Den närmast föregående talaren började sitt anförande dermed, att han icke ville klandra reservanterna därför att de velat fasthålla vid hvad utskottet och Riksdagen flera gånger förut uttalat i frågan, men han kom sedermera att framställa ganska många anmärkningar mot reservationen, som han ansåg för njugg. Jag skulle börja mitt anförande med samma artighet mot honom och säga, att jag icke klandrar norrländingarne därför, att de vilja hafva det högre anslaget, ty det är ju ingenting ovanligt, att hvar och en söker tillgodose sin orts intressen så godt han förmår. Men härvid bör man dock komma i håg en annan sak, nemligen att tillse att man icke på samma gång motverkar det allmännas intresse allt för mycket. Man bör väl i främsta rummet se på det allmännas intresse och låta ortintresset komma först i andra rummet. Påtagligt är, att vare sig man nu anslår det större eller mindre beloppet för fortsättning af norrländska stambanan, blir det i alla fall en ytterligare förlust för staten, och från denna synpunkt borde man helt och hållet afsluta byggandet af denna jernväg; ty säkert är, att den norr-

ländska jernvägen hittills icke lemnat någon ränteafkastning. Och äfven om banan kan komma att bära sig bättre än de norrländska banorna hittills burit sig, blir det åtminstone icke så, att den betäcker räntan på det nedlagda kapitalet. Det finnes dock andra intressen, nemligen omtanken om Norrlands framtid och det förhållandet att staten bör bereda möjlighet för odling och industri der uppe, som gjort att man beslutat att bygga jernväg dit. Jag har för min del utgått från denna synpunkt, då jag medverkat till stambanebyggnad i Norrland. Jag minnes mycket väl, att många anmärkningar då gjordes häremot, och mången stälde sig på den ståndpunkt, att man borde icke bygga vidare deruppe, ty det skulle blifva landets ruin. Deremot uttalades dock, att man borde bygga sagta och dertill använda ett mindre belopp på året samt att, om man icke lånade upp medel dertill, man gerna kunde fortsätta och söka bereda Norrland några fördelar i framtiden. Äfven de norrländska representanterna funno sig då belättna med 2 millioner om året, och detta voro de utan tvifvel derför, att de ansågo bättre att åstadkomma något, än att byggandet skulle helt och hållet afstanna. Sannolikt sågo de då icke blott på orternas intresse utan äfven på statens, då de icke försökte spänna bågen hårdare. Men sedan det sistlidet år lyckats dem att komma utöfver den nämnda summan, som förut blifvit bestämd, vilja de spänna bågen ännu mera. Jag befarar verkligen att de, som år 1886 sade, att det icke kommer att stanna vid 2 millioner årligen, utan att man nog kommer att skjuta på längre och längre, nu komma att få rätt, och jag beklagar, om så blir fallet. Ty har man tagit ett steg för att gå längre än från början ansetts lämpligt, är det troligt, att man nästa gång vill gå ännu längre och vill hafva 6, 8, ja, ända till 10 millioner om året.

Jag vill dessutom fästa kammarens uppmärksamhet på den omständigheten, som herr Anders Persson äfven berört, att, då man måste sluta med detta stambanebyggande, det kan komma att sättas i fråga, hvarmed man skall sysselsätta den stora skaran af arbetare, som användts härför. Man har också en hel corps af ingenjörer, och det kan blifva fråga om detsamma för dem, som för en del år sedan, då stambanebyggnaderna afbrötos, att man måste pensionera åtminstone några af dem.

Det synes mig alltså vara bäst att nu vara måttlig i sina pretentioner och fortgå på den en gång beträdda banan. Gör man icke det, tror jag, att man skadar landet och i verkligheten icke heller gagnar de norrländska provinserna. Ty kan icke odlingen och industrien åtminstone något så när följa med jernvägsbyggandet, kan jag icke se, hvad intresse Norrland skulle hafva häraf.

Hvad jag sålunda på det lifligaste vill protestera emot, är att bygga allt för hastigt. Nog skulle man kunna finna sig i

Angående an-
slag till fort-
sättning af
norra stam-
banan.

(Forts.)

den obetydliga förhöjning, som äfven föreslagits, eller att bevilja en half million till lika som i fjol, och icke heller jag skulle motsätta mig detta, om jag icke befarade, att man nästa år skulle gå ännu längre. Detta gör att jag icke ens kan gå så långt utan måste vidhålla hvad som anförts i den reservation, som af mig jemte tio andra af statsutskottets ledamöter från denna kammar afgifvits och bifogats utskottets betänkande.

Jag yrkar således afslag på utskottets betänkande och bifall till denna reservation. Jag har icke efter reservationens afgifvande kunnat ändra åsigt och icke heller här hört några nya skäl, som kunnat inverka på min uppfattning af saken. Jag hyser ingen ovilja mot Norrland, men jag anser att kammaren nu bör hålla tillbaka och stå vid hvad Riksdagen förut beslutat.

Häruti instämde herrar *Eriesson* i Borekulla, *Bexell*, *Truedsson* och *Nilsson* i Skärhus.

Herr Berndes: Jag inser visserligen mycket väl, att, om den norrländska banan skall utföras, såsom redan beslutits, det vore ekonomiskt fördelaktigt att gå fortare till väga och anslå en större summa för året, i synnerhet om man har penningar besparade; men skall man låna till denna större summa, så måste det vara andra skäl än ekonomiska, som tala därför. Skäl kunna visserligen anföras därför, men då såsom skäl för det högre anslaget framhållits, att man borde skynda att komma fram till Luleå—Ofoten-banan, skulle jag först vilja veta, hvem som egentligen är eller kommer att blifva egare af denna bana. Som man vet, tillhör den ett aktiebolag, hittills bestående af holländska kapitalister. men nu eller om några år kan banan möjligen tillhöra andra. För några år sedan förvånades man öfver att en stor mängd Suezkanal-aktier helt hastigt blifvit sålda, och så kan det ju också gå. Innan vi därför veta hvem som slutligen blir egare till Ofoten-banan, anser jag icke nödvändigt att så hastigt komma dit upp med stambanan. Jag anser således lämpligast att nu bevilja ett mindre belopp, och vid bedömandet af hvilketdera beloppet, 2 millioner eller 2 1/2 millioner, som vore fördelaktigast, kan jag icke se att några absoluta skäl tala för hvarken det ena eller det andra, men då det är klart, att all rykning fram och tillbaka i anslagsväg för ett sådant arbete är olämplig och framför allt olämpligt att minska en förut anslagen summa, vill jag helst vara med om att bevilja samma summa som i fjol. Derför yrkar jag bifall till den reservation, som af herr Casparsson bifogats utskottets betänkande.

Herr Husberg: Herr talman! Äfven jag skall hålla mig uteslutande till den ekonomiska synpunkten af frågan; och jag

anknyter mina ord till hvad som nyss yttrades af herr Herslow derom, att frågan till sin ekonomiska innebörd icke har särdeles stora dimensioner. Ser man på det förhållandet, att Kongl. Maj:t begärt 4 millioner, och att statsutskottets reservanter icke föreslagit att bevilja mer än två, så kunde man ju säga, att striden här gäller ett kapital, en statsutgift af icke mindre än 2 millioner kronor. Men tvistens hela innehåll reducerar sig egentligen till en räntefråga. Riksdagen har ju redan beslutit stambanans fortsättande norrut. Frågan gäller således icke, om det plus af två millioner, som Kongl. Maj:t begärt, skall beviljas eller icke, ty derpå har Riksdagen redan svarat, utan endast om detta anslag skall utgå i år eller först nästa år. Den förlust, som statsverket skulle få vidkännas, om det högre anslaget beviljades fullt i år, motsvarar ett års ränta på två millioner kronor. På enahanda sätt kommer saken äfven att ställa sig framdeles, så vida tvist då uppstår, om två eller fyra millioner skola beviljas för detta redan förut beslutade företaget.

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.
(Forts.)

Det är ju uppenbart, att den ränteförlust, som uppstår, icke kan utgöra annat än en ringa bråkdel af hela det för anläggningen erforderliga kapitalet. Frågan blir då denna: äro sådana fördelar förenade med det snabbare byggnadssättet, att de uppväga ränteförlusten? För min del tror jag, att så är förhållandet.

Herr Pehrson i Törneryd yttrade, att hvad jernvägsstyrelsen anfört i sitt utlåtande vore så gammalt och utslitet, att man kunde förvåna sig öfver, att sådana skäl å nyo kommit fram, men enligt min åsigt äro de skäl jernvägsstyrelsen anfört väl förtjenta att beaktas. Styrelsen har först förklaradt, att, i händelse det större anslaget bifalles, ingen rubbning i administrationen af arbetet skulle behöfva ske, och att några särskilda och större kostnader i och för förvaltningen icke kräfdes. Der är *en* af de fördelar och besparingar, som följa af det snabbare byggnadssättet, ty kan man manövrera ett dubbelt så stort arbetsföretag med samma administration som förut, så blir ju administrationskostnaden i jämförelse med arbetsresultatet dubbelt billigare; och denna besparing tjänar ju, så långt den räcker, att motväga den omnämnda ränteförlusten.

En annan omständighet, som jernvägsstyrelsen påpekat, är den, att styrelsen disponerar tillräckligt arbetsmaterial för det högre anslaget, så att utgifter för sådant ändamål icke behöfva vållas. Äfven detta bör tagas i betraktande, när man talar om den föreslagna snabbare byggnadsplanens dyrhet.

Vidare är ju klart, att jernvägsstyrelsen, om det större anslaget beviljas, är i tillfälle att disponera arbetet mer klokt och förtänksamt än som kan ske, i händelse man inskränker anslaget till ett mindre belopp och dermed betager styrelsen möjlighet att vid arbetets organisation taga hänsyn till förhållandena å en någorlunda stor sträcka af jernvägslinien.

Angående an-
slag till fort-
sättning af
norra stam-
banan.

(Forts.)

Styrelsen har dessutom påpekat en annan fördel, i händelse det större anslaget beviljas, nemligen de nuvarande gyusamma arbetskonjunkturerna, hvaraf man borde begagna sig utaf sparsamhetsskäl, och jag tror att styrelsen i detta afseende har rätt.

Herr Herslow har visserligen deremot yttrat, att arbetskostnaden skulle fördyras genom behovet af arbetskrafter vid sågverken och särskildt genom nödvändigheten att återuppbygga de nedbrunna norrländska städerna. Men det är ju södra Sveriges arbetare, som företrädesvis användas vid jernvägsbyggandet, och dessutom förefaller det mig bra hårdt, om den olycka, som träffat Norrland genom städernas brand, skulle användas som ett skäl mot det snabba fortsättandet af den norrländska jernvägen. För närvarande kunna ju arbetskonjunkturerna sägas vara gynsamma; och må man då använda dem.

Öfverväger jag dessa nu anförda omständigheter, så kan jag för min del icke annat förstå, än att de, tillsamman tagna, fullt uppväga den ränteförlust, som kan orsakas deraf, att det erforderliga bygnadskapitalet blir utbetaldt ett eller annat år fortare.

Men om dessa skäl icke anses tillräckliga, så finnas ytterligare andra, t. ex. den statsfinansiella fördelen, att den redan beslutade kunna ju förr dess hellre kommer i tillfälle att gifva staten inkomster. Äfven detta bör tagas i betraktande, då man skall bestämma sig för en snabbare eller långsammare byggnadsplan. Ty gifvet är, att med en hastigare plan gifva de nedlagda penningarne afkastning tidigare än med en långsammare; och denna hastigare vunna rentabilitet bildar, jemväl den, i sin mån en motvigt mot den mera nämnda ränteförlusten. Fullkomligt stridande mot allt hvad ekonomi heter är att behandla denna byggnadsfråga så, att man, såsom en talare nyss sagt, skall afvakta odlingens successiva utveckling, så att man icke bygger fortare än i jembredd med den stigande utvecklingen i de landsdelar, som jernvägen genomskär. Ty en jernvägs rentabilitet är i högsta grad beroende derpå, att den så fort som möjligt sträcker fram till sin naturliga slutpunkt och, der tillfälle dertill gifves, kommer i förening med andra jernvägar, som tillföra trafik.

Uppenbart är för öfrigt, att ju fortare jernvägen bygges, desto tidigare vinna de landsdelar, den berör, förkofran i kommersiellt och andra ekonomiska hänseenden. Jernvägsbyggnaden påskyndar och medför utveckling. Och ju fortare detta sker, desto tidigare kunna ock dessa landsdelar lemna till statskassan en med den stigande utvecklingen alltjemt stegrad tribut af skattebidrag och andra umgälder.

Huru jag ser saken, kan jag således icke komma till annat resultat, än att fördelarne äro så stora, att de fullt uppväga den jemförelsevis mindre betydande ränteförlusten. Jag vet, att en sådan synpunkt förut varit bestämmande för den svenska

Riksdagen den tiden, då man beviljade sju och en half millioner i medeltal årligen till jernvägsbyggnad.

Om vi taga ett exempel från Finland, vid det tillfälle, då Uleåborgs- och Wasa-jernvägarne skulle byggas, så se vi, att staten der stälde *på en gång* hela de erforderliga beloppen till jernvägsstyrelsens disposition, att på bästa sätt användas. Der hade man alltså uppfattat ett sådant sätt att gå till väga såsom ekonomiskt fördelaktigt.

Herr Danielson har, märkligt nog, afvikit från sina utskottskamraters sätt att se denna sak, i det han förklarade sig biträda förslaget om två och en half millioner. Detta herr Danielsons inlägg i debatten väckte ett vist uppseende. Han anförde som motiv, att, då Riksdagen i fjol beviljade två och en half millioner, så vore det skäl att för konsekvensens skull nu stå fast vid denna siffra. Men hur förhöll det sig i verkligheten med de två och en half millionerna i fjol? Statsutskottet ville blott bevilja två, men Riksdagen höjde anslaget till två och en half på grund af omständigheter, som voro utmärkande för innevarande byggnadsår? Man ville nemligen söka att till utgången af detta år särskildt få banan färdig till Anundsjö. Herr Danielson mins detta lika väl som jag; men derfor inser han också fullväl, att något konsekvensens tvång föreligger egentligen icke här. Min uppfattning är, att herr Danielsons förhöjda anslagsyrkande har sin grund uti en hos honom uppkommen öfvertygelse derom, att frågan om utsträckningen af norrlandsbanan innebär ett trängande kraf. Då han kommit till den ståndpunkten, har han icke kunnat handla annorlunda än att med godt hjerta gå detta behof till mötes. Sådan är helt visst den bevekelsegrund, som ligger på botten af hans uppfattning, ty om så icke vore fallet, skulle herr Danielson nog stått kvar på samma punkt, som herr Ifvarsson och de andra reservanterna.

Jag hoppas nu, att kammaren skall höja sig icke blott till den punkt, der herr Danielson står, utan till den högre, der regeringen, jernvägsstyrelsen och statsutskottet stå. Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Med herr Husberg instämde herrar *Ström, Andersson* i Ringåsen, *Kardell, Waldenström* från Gefle, *Göransson, Sundberg* från Haparanda, *Bromée, Hyggrell, Andersson* i Baggböle, *Beskow, Brodin, Boström* i Bodbyn, *Wallmark, Johansson* i Öjebyn och *Söderblom*.

Herr De Laval: Herr talman! Jag ber att få tillkännagifva min ståndpunkt i denna fråga. Efter att hafva hört det klara föredrag, som nyss hölls här i kammaren, och i hvilket jag instämmer, tror jag, att det skulle vara fördelaktigt, om man bestämde sig för en snabb byggnadsplan. Jag vill på samma gång

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

(Forts.)

Angående an
slag till fort-
sättning af
norra stam-
banan.

(Forts.)

uttala mig mot en anmärkning, som här i kammaren blifvit gjord mot det i sådan syftning afgifna förslaget, i det man hållit före, att jernvägsbyggnad bör verkställas på besparingar. Jag vill fråga, om det icke vore klokt att denna gång frångå en sådan grundsats. Att alltid endast och allenast ställa sig på sparsamhetens ståndpunkt, anser jag icke vara riktigt. Jag begärde egentligen ordet, när jag hörde två representanter för Norrland här i kammaren yttra, att de lifligt önskade, att Norrland genom den ifrågavarande jernvägen skulle komma i förbindelse med öfriga delar af vårt land och att såsom herr Hörnfeldt sade, man bör komma i håg att när man bygger en Norrlandsbana, man ock bygger en bana, som går genom Sverige. Denna tanke af sammanhållning och solidaritet är verkligen glädjande, och jag önskar den all framgång.

En talare på skånebänken har sagt, att dessa banor icke äro produktiva, icke gifva några räntor. Ja, det är nog riktigt, om man blott ser det ur den synpunkten, att man skall hafva kontant ränta på en sak, men jag påstår, att de ideella intressen, som dessa banor tjena, äro mycket stora, och jag vågar säga, att transporten af ett hundra kloka och förståndiga män, som få taga reda på saken, göra undersökningar och sätta Norden i förbindelse med södra delarne af landet, kan vara fullt tillräckligt för att berättiga byggandet af en sådan bana, äfven om den på långliga tider icke skulle gifva mer än noll hela i procent.

Vidare har yttrats, att man skulle vara konsekvent från det ena året till det andra, och att Riksdagens skrifvelse år 1886 skulle vara för oss bindande. Med afseende härpå får jag instämma uti hvad en annan talare sagt, att den skrifvelsen icke utgör något hinder för oss att nu fatta ett annat beslut. Förändrade tidsförhållanden skapa förändrade uppfattningar och kräfvä nya beslut. Enligt min åsigt fins det nya skäl, som tala för, att vi mycket fortare än vi någonsin tänkt måste sammanknyta öfre Norrland med det öfriga Sverige. Det är ju redan anmärkt, att det är den nordligaste delen, som är mäktig af den kolossalaste kultur. De trakter, som banan närmast skall genomgå, komma icke på lång tid att kunna mäta sig i kultur med den trakt, som börjar vid Luleå och sträcker sig upp mot Torneå. När jag nämner ordet Torneå, kommer jag att tänka på ett uttryck från kalmarbänken. att man icke borde bygga någon bana der uppe i ödemarken för att man der skulle hafva sitt stridsfält. Den anmärkningen tycker jag icke är befogad, icke ens oss värdig.

Efter det sakrika föredraget nyss om de ekonomiska fördelarne af att bygga fort, har jag icke något att tillägga, utan vill blott säga, det jag kommer att rösta för ett anslag af fyra millioner.

Chefen för Kongl. civildepartementet herr statsrådet von Krusenstjerna: Skälen för och emot det af Kongl. Maj:t

äskade anslaget hafva nu under den långa diskussionen redan blifvit så fullständigt anförda, särskildt skälen för af den näst siste talaren, att jag icke har mycket att tillägga, utan vill jag blott angifva några af de skäl, som för mig varit bestämmande.

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.

(Forts.)

Det är egentligen på två grunder, som man här motsatt sig bifall till det högre anslaget och ansett sig böra stanna vid det lägre. Det ena har varit det mindre tillfredsställande resultat i afseende å trafikinkomster, som de norrländska banorna under de senare åren lemnat. Detta är ett obestridligt faktum; resultatet har icke varit godt. Men det har väl aldrig påståtts ens af dessa banors ifrigaste förespråkare, att hufvudsakliga anledningen, hvarför svenska staten skulle bygga jernvägar genom öfre Norrland, skulle vara, att staten sålunda skulle söka en förmånlig kapitalplacering. Hufvudsakliga ändamålet har ju varit ett helt annat, nemligen den indirekta nytta, som dessa jernvägar skola medföra för de orter, de genomgå, och man har härvid framhållit dessa jernvägars betydelse i strategiskt, politiskt och internationellt hänseende. Att de norrländska banornas trafikinkomster under de senare åren visat en tendens till minskning i stället för till stegring, är ju för öfrigt något, som ingalunda varit utmärkande endast för dem, ty ett liknande förhållande har egt rum med Sveriges öfriga bandelar, äfven de längst trafikerade, och detta har haft sina naturliga orsaker i de ogynsamma ekonomiska konjunkturer, som under de senare åren varit rådande. Med den lifaktighet i affärsverlden, som från förra årets början visat sig, har ock förhållandet stält sig annorlunda, och, såsom vi veta, har detta äfven utöfvat ett så välgörande inflytande på svenska statens jernvägars inkomster, att, då jernvägsstyrelsen för år 1887 kunde leverera 5,200,000 kronor till statsverket, så kunde den år 1888 leverera 6,800,000 kronor, således en ökning af icke mindre än 1,600,000 kronor. Hvad särskildt de norrländska banorna angår, hafva af tvenne talare lemnats sifferuppgifter, som ådagalägga, att det resultat, som man för närvarande känner, utvisar, att inkomsterna för afsändt gods från stationerna norr om Storvik för 1888 med emellan 4. och 500,000 kr. öfverstiga inkomsterna från samma stationer för år 1887; och med det uppsving, som trävarurörelsen nu tagit, finnas alla utsigter för att inkomsterna skola ännu mera stiga och förbättras. Vi veta, hvilka transporter i massa från södra Sverige af spanmål, viktualier, hö och dylikt, som nu gå till Norrland. Efterfrågan på tomvagnar från Norrland är större än någonsin, och såsom ett exempel på huru under tider sådana som dessa de norrländska jernvägarne anlitas för sådana transporter, för hvilka eljes andra transportmedel pläga anlitas, kan jag anförä, att, enligt hvad jernvägsstyrelsen meddelat, för någon tid sedan aftal träffats med styrelsen att från en station, Mellansjö, vid gränsen emellan Gefleborgs och Vesternorrlands län, ner till Marma vid Söderhamn forsla på jernväg 70,000 klampar, och

Angående an-
slag till fort-
sättning af
norra stam-
banan.

(Forts.)

der går jernvägen ändock utmed en väl underhållen flottled. Men i allt fall — jag upprepar det, och detta skäl är icke nytt utan förut framhållet — om man än anser att under en lång följd af år man icke har att vänta någon tillfredsställande räntekomst på det uti de norrländska jernvägarne nedlagda kapitalet, så synes mig denna omständighet väl hafva kunnat åberopas och den åberopades också såsom skäl, när det 1886 gälde, om vi skulle gå norr om Ångermanelfven eller icke. Men när detta nu är beslutet, och Riksdagen bestämt, att vi skola bygga till Vännäs, när, såsom alla måste erkänna, detta beslut involverar, att vi skola komma upp till Lule elf, och när det sålunda är gifvet, att medel skola anslås till denna bana, synes mig frågan om de norrländska jernvägarnes hittills mindre goda rentabilitet icke alls hafva med den frågan att skaffa, på huru många år vi skola fördela det anslag, som ovilkorligen skall utgå till de norrländska jernvägarne.

Det andra hufvudskälet, som har framhållits mot att bevilja större anslag än två millioner, har varit det beslut eller rättare den åsigt, Riksdagen år 1886 uttalade, att man skulle bygga för ungefär två millioner om året. Det är sanning; det uttalade Riksdagen år 1886. Men huru länge vidblef Riksdagen denna åsigt? För år 1888 beviljade 1887 års Riksdag två millioner, men nästa Riksdag frångick denna princip och beviljade för år 1889 högre belopp. Det är samma förhållande med detta som när i början af årtiondet en liknande åsigt uttalades i fråga om det anslag, som skulle lemnas till linien Bräcke—Sollefteå. Det hette då, att det skulle vara två millioner; men genomgår man de anslag, som under dessa år beviljades till byggande af statsbanor, finner man, att intet år byggdes det för så litet som två millioner; ty under dessa år byggdes och inköptes bibanorna till Söderhamn, Sundsvall och slutligen Hudiksvall. Nej, man bedömde förhållandena för hvarje år, sådana de förelågo, och derefter beviljade man anslag.

Det är, såsom vi veta, beräknadt, att för jernvägens byggande från Anundsjö till Luleå—Gellivara-banan vid Öfver-Luleå skulle erfordras en summa af 20 millioner. Med ett anslag af 4 millioner årligen äro vi der på 5 år, d. v. s. i och med 1894 års utgång; med ett anslag af två millioner deremot nå vi nästa sekel, innan vi hunnit komma dit. Skulle svenska staten hafva inskränkt sig till att bygga endast 40 kilometer årligen — den sträcka man bygger för två millioner — så skulle det, om vi utgå från år 1855 såsom början, hafva åtgått minst 60 år för att hinna till den punkt i fråga om jernvägsbyggnad, der vi nu äro, d. v. s. först år 1915 skulle vi hafva kommit så långt, som vi nu hunnit. Jag tror icke, att den nuvarande generationen skulle vara tacksam, om man bedrifvit våra jernvägsbyggnader på det sättet.

En gifven regel i fråga om jernvägsbyggnad är, att det är dyrbart att bygga allt för långsamt. Det är nemligen vissa kostnader, som icke ökas i samma proportion som byggnadskapitalet, nemligen administrationskostnaderna. De uppgå för närvarande — med ett årligt byggnadskapital af två millioner — till 100,000 kronor, d. v. s. 5 procent på byggnadskostnaderna. Om byggnadskapitalet ökas till 4 millioner, stiga icke administrationskostnaderna till dubbelt, utan enligt en från jernvägsstyrelsen mig lemnad beräkning skulle de uppgå till 140,000 kronor, d. v. s. omkring 3 procent. Om man fäster sig vid dessa administrationskostnader och vidare vid de s. k. allmänna kostnaderna, såsom kostnaderna för hyror, sjukvård, handtlangning, förråd m. m., allt utgifter, som minskas, om byggnaden fördelas på färre år, har jernvägsstyrelsen beräknat, att öfre stambanans fullbordande på 5 i stället för 10 år skulle medföra en besparing i byggnadskostnader af, lågt beräknadt, 550,000 kronor.

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.
(Forts.)

Oafsedt den besparing i byggnadskostnaderna, som skulle vinnas genom att bedriva jernvägsbyggandet icke allt för långsamt, utan förfara dervid såsom hvarje enskild jernvägsbyggare, hafva för mig funnits andra skäl, som varit alldeles afgörande, då jag haft att tillse, huruvida man icke borde söka att så mycket som möjligt påskynda sammanknytningen af Norrbotten med rikets öfriga jernbanenät. Dessa skäl har jag anfört till statsrådsprotokollet, och de hafva framhållits af flere talare i dag. Vid förra riksdagen framlade jag dem äfven; och, så vidt jag kan se, hafva de under det år, som gått, ingalunda minskats i betydighet, utan de hafva vuxit, och jag tror mig kunna utan fara för misstag påstå, att inom hela landet har den åsigt vunnit mer och mer omfattning och gjort sig allt mer gällande, att vi måste göra något för att skynda att sätta Norrbotten i fullständig förbindelse med det öfriga Sverige. Jag behöfver icke nu ingå i något vidare fullständigt upprepande af dessa politiska, ekonomiska och militära skäl. I olikhet med hvad här yttrats, vågar jag påstå, att här föreligger en fråga, som icke blott har lokal betydelse för Norrland utan har betydelse för hela vårt land! Det gäller här att åt Sverige bevara ett stort, inhemskt handelsområde, hvilket i följd af de mindre gynsamma kommunikationer, som under större delen af året kunna förbinda detta område med det öfriga Sverige, och å andra sidan i följd af de bättre kommunikationer, som dels redan finnas, dels snart ytterligare utvidgas till ett annat land, har en naturlig tendens att dragas åt det hållet. Det gäller att söka bereda möjlighet att försvara en gränsprovins, som nu ligger värnlös, blottad på försvar. Det gäller vidare att befästa, stärka, stödja den svenska nationalitet, som der finnes. Och med den storartade utveckling, som — icke annat jag kan se — Norrbotten går till mötes, så, i samma mån man får klarare insigt om de rikedomar der finnas, i samma mån gäller det att snart, utan att dröja, söka åt Sverige förvärfa

Angående an-
slag till fort-
sättning af
norra stam-
banan.

(Forts.)

alla dessa rikedomar. Det är insigten härom, den lefvande öfver-
tygelsen härom, som för mig gjort det till en bjudande pligt att
i min mån söka medverka dertill, att stambanans byggande
genom öfre Norrland måtte bedrifvas så skyndsamt, att icke den
tid, då vi sammanbundit det öfriga Sverige med jernvägen vid
Lule elf, måtte komma för sent. Vål vore, om denna min upp-
fattning delades af Riksdagen. Gör den det icke nu, vågar jag
dock tro, att Riksdagen förr eller senare skall gifva mig rätt
härutinnan.

Härmed var öfverläggningen slutad. Derunder hade yrkats
dels bifall till utskottets hemställan, *dels* afslag å densamma och
bifall till det yrkande, som innefattades i den af herr Casparsson
afgifna, vid punkten fogade reservation, och *dels* slutligen bifall
till herr Carl Ifvarssons m. fl:s reservation. Herr talmannen gaf
propositioner i enlighet med dessa yrkanden och fann svaren
hafva utfallit med öfvervägande ja för bifall till herr Casparssons
reservation. Som votering likväl begärdes, upptog herr tal-
mannen, för bestämmande af kontrapositionen, å nyo de öfriga
yrkandena, af hvilka det, som afsåg bifall till utskottets hem-
ställan, nu förklarades hafva de flesta rösterna för sig. Men
jämväl i fråga om kontrapositionen begärdes votering, i följd
hvaraf nu först uppsattes, justerades och anslogs en så lydande
omröstningsproposition:

Den, som till kontraposition i hufvudvoteringen om 1:sta
punkten i statsutskottets utlåtande n:o 27 antager yrkandet om
bifall till utskottets hemställan, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner nej, har kammaren till kontraposition i nämnda
votering antagit yrkandet om bifall till den af herr C. Ifvarsson
m. fl. vid punkten afgifna reservationen.

Den omröstning, som anställdes enligt denna voterings-
proposition, utföll med 112 ja mot 92 nej; och erhöil alltså
propositionen för hufvudvoteringen följande lydelse:

Den, som, med afslag å statsutskottets hemställan i 1:sta
punkten af utlåtandet n:o 27, bifaller det yrkande, som inne-
fattas i den af herr C. E. Casparsson afgifna reservationen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Angående anslag till fortsättning af norra stambanan.
(Forts.)

Vinner nej, har kammaren bifallit utskottets nämnda hemställan.

I denna senare votering afgåfvos 118 ja och 86 nej; och hade kammaren alltså, med afslag å utskottets hemställan, beslutat att till fortsättning af arbetena å stambanan norr om Sollefteå för år 1890 bevilja ett anslag af 2,500,000 kronor.

Punkten 2.

I en inom Andra Kammaren väckt, till statsutskottet remitterad motion (n:o 141) hade herrar *C. F. Petersson* i Dänningelanda, *S. Wieslander*, *M. Andersson* i Löfhult och *J. Petersson* i Boestad föreslagit, att Riksdagen måtte för en jernvägs anläggning mellan Elmhult öfver Alshult och Tingsryd till Emmaboda bevilja som lån 1,800,000 kronor, att utgå under åren 1890 och 1891 med hälften årligen och med bestämmelse att räntefrihet beviljades för tiden intill den 1 oktober 1891, då jernvägen enligt Kongl. Maj:ts nådiga resolutioner, skulle varda färdigbyggd, att annuiteten skulle beräknas till 6 procent, deraf 4 procent ränta å oguldna kapitalbeloppet, samt för öfrigt under de vilkor, som kunde varda stadgade.

Utskottet hemställde emellertid under denna punkt, att förvarande motion måtte af Riksdagen lemnas utan afseende.

Efter föredragning af punkten anförde:

Herr Petersson i Dänningelanda: Utskottet har emot motionen i sitt betänkande anført: »Som bekant, har Riksdagen under nu snart 20 år i regeln understödt enskilda jernvägsanläggningar medelst lån på det sätt, att till Kongl. Maj:ts disposition för detta ändamål stälts särskilda fonder, hvar och en afseende en tidsperiod af fem år och uppgående till det belopp, hvarmed Riksdagen ansett det enskilda jernvägsbyggandet i landet under samma tid böra från statens sida understödjas. Så har skett senast år 1886, då Riksdagen stälde till Kongl. Maj:ts förfogande en dylik fond å 5,000,000 kronor för åren 1887—1891. De enda undantag från berörda förfaringssätt, som allt sedan år 1871 förekommit, hafva gällt jernvägar af framstående betydelse, såsom då Riksdagen år 1878, för att möjliggöra fullbordandet af den stora

bergslagsbanan, beslöt inköpa en post af bergslagernas jernvägsaktiebolags obligationer och åren 1884 och 1886 beviljade särskilda lån till vestkustbanans utförande.» Således har Riksdagen verkligen frångått den nämnda principen. Det var också på grund deraf som bolaget vågade hysa hopp om, att Riksdagen skulle vilja lemna låneunderstöd åt den ifrågavarande jernvägsanläggningen. Hvad för öfrigt beträffar orden: »jernvägar af framstående betydelse», så innebära de ju ett relativt begrepp. Ty hvar och en anser naturligtvis den jernväg, som går genom hans bygd, vara »af framstående betydelse».

Ett skäl för afslag har utskottet velat finna uti bolagets önskan att få låna större belopp än halfva anläggningskostnaden. Men äfven från den principen har Riksdagen afvikit. Utskottet säger visserligen, att »Riksdagen har vidare ansett lån till enskilda jernvägar ej böra beviljas till högre belopp än halfva anläggningskostnaden, och den andra hälften böra betäckas af aktiemedel eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott till jernvägsanläggningens utförande.» Men det kan åtminstone icke påstås, att någon öfverdrifven önskan från bolagets sida blifvit framställd, då det, i stället för att begära ett anslag utan återbetalningsskyldighet, anhållit om ett sådant med återbetalningsskyldighet. Det är här fråga om en trakt af vårt land, som är i saknad af kommunikationer, en sträcka på nära tio mil, som inom sig rymmer tillräckliga arbetskrafter till arbetets utförande; det skulle således vara något synnerligen gagneligt, om företaget kunde komma till stånd. Hvarför man dock ej kunnat invänta den tid, då Riksdagen möjligen å nyo anslår medel till Kongl. Maj:ts disposition, det är därför att koncessionshandlingarna — såsom också utskottet säkerligen sett — bestämma, att jernvägsanläggningen skall vara färdigbyggd senast den 1 oktober 1891. Bolaget har således icke kunnat vänta till den tiden som begäran, utan har vågat att vända sig till Riksdagen med förhoppning om att få denna sin ansökan beviljad.

Jag tror för min del, att hvarken statsutskottet eller Riksdagen alltid så strängt följt de gifna principerna i afseende på beviljandet af anslag. Här beviljas ju årligen stora anslag till norra stambanans byggande, och dertill får väl hela vårt lands befolkning bidraga, på den ena orten så väl som på den andra. I den förevarande motionen åter begäres icke annat än ett lån, och den ränta, som bolaget erbjudit, eller 4 procent, kan ej sägas innebära någon öfverdrifven begäran, efter det pris som för närvarande gäller i penningmarknaden. Motionärerna hafva dessutom tillagt: »samt för öfrigt under de vilkor, som kunna vardas stadgade», dermed angifvande, att, om något hinder skulle möta för länets erhållande emot 4 procent ränta, man vore villig att foga sig uti att betala 4½ procent. Skulle det finnas några sådana formella skäl emot motionen, hvilka utskottet ansett böra

gälla, kan man väl för närvarande icke hjälpa detta, utan får låta vid saken bero, i hopp om att Riksdagen och statsutskottet nästa år komma att hysa större medlidande med denna trakt af vårt land, om man då får återkomma med frågan.

Jag kan icke vid detta tillfälle undgå att kasta en jämförande blick på förhållandena i fjor och i år. Vi beviljade då ganska stora anslag till vissa ändamål, hvilkas nytta för landets befolkning i dess helhet kan vara ganska tvifvelaktig. Så t. ex. beviljade vi då medel till byggande af en bro öfver Norrström. Jag tror för min del, att man kan våga uttala den tanken, att en jernväg nere i Småland, långt inne i landet och i trakter aflägsna från all kommunikation, kan vara af lika stort allmännyttigt intresse som en bro öfver Norrström.

Herr talman! Jag har intet vidare att tillägga, utan hoppas få komma igen med motionen ett annat år i en annan form.

Herr Andersson i Löfhult: Jag skall i hufvudsak instämma i hvad den föregående talaren yttrade. Men jag ville gerna påpeka, hurusom denna jernväg, som är 98,5 kilometer eller nära 10 mil lång, med skäl kan kallas en »sammanbindningsbana», då den berör södra stambanan, vidare går öfver en annan jernväg, nemligen Karlshamn—Vislanda-banan, samt har sin ena ändpunkt förlagd på Karlskrona—Vexjö-jernvägen vid Emmaboda. Man kan därför med skäl hoppas, att denna bana kan blifva till nytta äfven för de öfriga jernvägsanläggningarna i närheten. Framför allt skulle den dock blifva af ofantligt stor betydelse just för de bygder den komme att genomlöpa, deribland många kommuner, som äro långt skilda från öfriga jernvägar. De hafva ganska god tillgång på skog äfvensom åtskilliga andra inkomstkällor, som kunde tillgodogöras, om denna jernväg komme till stånd. Också hafva kommunerna tecknat stora summor, uppgående till närmare 2,000 kronor på hvarje helt mantal och för större egoområden naturligtvis till större belopp. Här af synes, att befolkningen är i behof af denna jernväg, och att det skulle vara till ofantligt stor nytta, om den kunde komma till stånd.

Utskottet har vidare, såsom af den föregående talaren nämndes, såsom skäl för afslag anført, att i motionen anhålles om ett lån af högre belopp än halfva anläggningskostnaden. Men herrarne torde erinra sig, att här är det fråga om ett lån, som skall återbetalas, och icke om att erhålla något till skänks. Kommunerna och bolaget hafva icke tanke på något annat, än att de skola lemna staten fullständiga garantier för, att lånet också kommer att återbetalas. Det är alltså ingen risk för staten att lemna detta lån.

Man har vidare anmärkt mot motionen, att den begär ett lån mot 4 proc. ränta, under det att det deremot förut varit vanligt att i dylika fall räntan bestämts till 4½ proc. Men förhål-

landena kunna vara olika. Räntan har numera i allmänhet sjunkit mot hvad den var för några år sedan. Och skulle Riksdagen bestämdt fordra denna högre ränta, så kanske bolaget skulle vara villigt att äfven gifva denna $\frac{1}{2}$ proc., som skiljer. Det är i alla fall litet ledsamt, att en motion, som är afsedd att vara till gagn för landet, afskedas på så sätt, att utskottet helt enkelt föreslår, att den skall lemnas utan afseende, och således nästan förklarar den vara utan något värde för befolkningen i de orter, den afser.

Jag tar mig friheten yrka bifall till motionen.

Herr Björkman: Jag ämnar icke besvara herr talmannen med något yrkande, ty jag har icke det ringaste hopp att det skulle tjena till något. Jag vill endast bedja att få erinra om en sak, som jag mycket tänkt på. Som herrarne veta, beviljade vi i fjol flere millioner, vi veta kanske icke ens huru många, hvilka torde komma att gå i det våta elementet. Om vi nu skulle söka att »låta ytterligheterna beröra hvarandra» genom att äfven bevilja ett par millioner till arbeten på det torra elementet, så tror jag, att detta skulle vara till gagn för landet. Det är nemligen min fulla öfvertygelse, att denna jernväg skall blifva till stor nytta, när den kommer till stånd. Jag hoppas ock att detta en gång skall komma att ske, och att herrarne, när man kan komma fram med en motion i frågan i något fullständigare skick, än nu, icke skola vara motsträfviga, utan äfven söka vara den småländska bygden, som så väl behöfver det, till gagn. Om man här har begärt ett jemförelsevis större lån, än eljest brukar vara vanligt, så böra herrarne ock erinra sig, att motionen gäller Småland, der man kanske behöfver mera än i andra lyckligare lottade delar af vårt land.

Det var egentligen endast detta, som jag ville säga. Jag tror, som sagdt, att det kunnat vara till lika stor nytta för landet att gifva detta anslag till en jernvägsbyggnad åt några kommuner, som hvad Riksdagen vid sistlidne riksdag beviljade.

Jag vill icke göra något yrkande, emedan jag icke har något hopp om framgång.

Herr Peterson i Hasselstad: Som herrarne se af betänkandet, hafva motionärerna anhållit om ett lån mot 4 proc. ränta och 2 proc. amortering. På så billiga vilkor har staten icke sjelf kunnat upptaga sina lån, som äro afsedda till denna lånefond, och kan därför naturligtvis icke lemna några lån mot så låg ränta.

Motionen innehåller dessutom en begäran om ett lån, uppgående till $\frac{2}{3}$ af jernvägens anläggningskostnad. Detta är dock långt mera än hvad Riksdagen eljes brukat bevilja åt enskilda jernvägar, liksom ock lånevilkoren i öfrigt afvika från dem, man eljest brukat uppställa. Detta har gjort, att utskottet icke kunnat tillstyrka motionen, synnerligast som icke någon utredning före-

legat, hvaraf man kunnat se, huruvida efter statistiska undersökningar denna jernväg skulle kunna jämföras med den, som nyss en af motionärerna omnämmt.

Då så varit förhållandet, har utskottet icke kunnat annat än att, på sätt som skett, afstyrka motionen. Jag får därför anhålla om bifall till utskottets hemställan.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad, samt herr talmannen gifvit propositioner i enllighet med de gjorda yrkandena, biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 8.

Föredrogs, hvar för sig, och biföllos lagutskottets utlåtanden:

n:o 20, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af 21 kap. 1 § ärfdabalken; och

n:o 21, i anledning af väckt motion om ändrad lydelse af 22 kap. 4 § ärfdabalken.

§ 9.

Härefter föredrogs lagutskottets utlåtande n:o 22, i anledning af väckt förslag om ändrad lydelse af 15 kap. 3 § rättegångsbalken.

Med anledning af en af justitieombudsmannen, i hans till innevarande Riksdag afgifna embetsberättelse i sådant afseende gjord framställning hemstälde utskottet i förevarande utlåtande, att Riksdagen ville för sin del antaga följande

L A G

angående ändrad lydelse af 15 kap. 3 § rättegångsbalken.

Häri genom förordnas, att 15 kap. 3 § rättegångsbalken skall hafva följande ändrade lydelse:

Ej må någon fullmäktig vara i den sak, dermed han sig befattat i annan rätt, såsom domare, eller rättens betjent, eller hos Konungens befallningshafvande å embetets vägnar: ej den, som förr varit fullmäktig för vederdelomannen i samma mål: eller den, som sjelf under målsman står: ej heller den, hvars fader eller svärfader, son eller måg, broder eller svåger, i rätten domare sitter. *Den, som i någon rätt till domare förordnad är, må ej vid den rätt, ej heller vid någon rätt, som derunder lyder, låta bruka sig till fullmäktig; ej heller må öfverrätts betjent, som årlig lön njuter, vara fullmäktig der eller vid någon derunder lydande rätt; dock*

vare domare eller öfverrätts betjent ej förment att vid rätt, som nyss är sagd, tala för sin skyldeman till och med syskonebarn, eller för omyndig, den han är målsman för.

I fråga härom anförde

Herr Lundberg: Ur justitieombudsmannens embetsberättelse anför lagutskottet följande yttrande:

»Efter hvad jag förut försport och under embetsresa nästlidna år sjelf erfarit, finnas nemligen ännu rådmän, som låta bruka sig såsom rättegångsfullmäktige vid den domstol, der de äro ledamöter, handlägga såsom domare det ena målet och utföra i det nästa ena partens talan samt sätta sig i det tredje åter till doms. I den stad, der jag fann detta ofog vara rådande — hvad angår den ene af de två rådmännen i icke obetydlig utsträckning — tillsades borgmästaren att allvarligen förehålla vederbörande det för en domare ovärdiga och nedsättande i ett slikt uppträdande och att tillse, det de icke vidare dertill gjorde sig skyldige, hvartill borgmästaren också utfäste sig». Vid det jag något betviflar befogenheten af den myndighet emot rådmännen, som detta yttrande innebär, tror jag för min del, i likhet med justitieombudsmannen och lagutskottet, att ett förändradt lagstadgande i ifrågavarande hänseende är erforderligt, enär jag anser det olämpligt, att man i samma domstol, der man är ledamot, låter bruka sig som fullmäktig, och det vore enligt min åsigt önskligt, att domare jemväl vid annan domstol, såsom jag sjelf sökt att iakttaga, afhölle sig från att uppträda som fullmäktig. Men dock anser jag det icke böra förmenas domare, att, om han sjelf är part eller saken rör hans rätt, vara rättegångsombud för sin medpart eller den, som med honom har gemensam talan, äfvensom i de fall, der ett sådant fullmäktigskap kunde föranledas af befattning i en bank eller i drätselkammare eller annan kommunal institution.

Vid uttalande af hvad jag nu anfört, har jag icke något yrkande att framställa.

Vidare yttrades ej. Utskottets hemställen bifölls.

§ 10.

Om ändring af § 8 i gällande afvittringsstadga för Vesterbottens och Norrbottens länslappmarker.

I ordningen förekom härnäst lagutskottets utlåtande n:o 23, i anledning af väckt motion om ändring i § 8 af afvittringsstadgan för Vesterbottens och Norrbottens länslappmarker den 30 maj 1873.

Motionären, ledamoten af Andra Kammaren herr A. Hygrell hade i sin berörda motion, n:o 162, föreslagit, att Riksdagen

ville i underdånig skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t tacktes låta utarbета och för nästkommande Riksdag framlägga förslag till ändring i ofvannämnda afvittringsstadgas 8 § i syfte, att den enskilde skogsegaren inom lappmarken må ega rätt att så väl till husbehof som till afsalu fritt afverka af sin skog intill en viss minimidimension, lika med eller, om så anses nödigt, något högre än den så kallade norrbottnenslagens.»

Om ändring af § 8 i gällande afvittringsstadga för Vesterbottens och Norrbottens läns lappmarker.

(Forts.)

I förevarande utlåtande hemstälde emellertid utskottet, att Riksdagen måtte finna den ifrågasatta lagförändringen icke böra vidtagas, men, med anledning af motionen, i skrifvelse anhålla, det tacktes Kongl. Maj:t taga i öfvervägande, huru de olägenheter, som för närvarande vidlåda tillämpningen af § 8 i afvittringsstadgan den 30 maj 1873, må kunna undanrödjas.

Sedan denna utskottets hemställan blifvit uppläst, anförde:

Herr Dahlberg: Då jag i afseende å det slut, hvartill utskottet kommit med anledning af herr Hygrells motion, icke har någon invändning att göra, så afser jag, när jag begärt ordet, endast att göra några erinringar vid de motiv, som ligga till grund för utskottets hemställan; och då jag talar om utskottets motiv, så inbegriper jag deri äfven de bilagor, som medfölja utlåtandet, och på hvilka dessa motiv i väsentlig mån äro grundade.

Jag skall då icke vidröra den mycket grannliga frågan, huruvida, när afvittringsstadgan för Vesterbottens och Norrbottens lappmarker af den 30 maj 1873 antogs, den oinskränkta eganderätt till hemmanens skog, som efter afvittringen var tillförsäkrad en del af de äldre hemmansegare, hvilka redan före afvittringen hade skatteköpt sina hemman, blifvit fullt respekterad. Denna sak är nu genom afvittringsstadgan fullt ordnad och kan och bör därför icke komma under debatt. Deremot kan man icke undgå att något förvåna sig öfver att utom den inskränkning i dispositionsrätten öfver skogen, som genom afvittringsstadgan bestämdes att vara gällande, äfven sedan hemmanen blifvit afvittrade, hemmansinnehafvarne ålagts en extra utgift i form af utstämplingskostnader. Detta kan så mycket mera väcka förvåning, som man i allmänhet är benägen att så mycket som möjligt utjemna skattebördor, som i en eller annan form trycka något ojemnt. I de södra delarne af landet pågår ett sådant utjemnande, och man får icke förvåna sig öfver, om lappmarkernas allmoge finner en särskild tunga i denna extra utgift, som ytterligare ökar tungan af den inskränkta dispositionsrätten. Emellertid är denna utstämplingsafgift ett faktum, och sedan det nu är föreslaget, att den skall ingå till statsverket och icke längre blifva jägeritjenstemännens enskilda inkomst, så kan man möjligen an-

Om ändring af § 8 i gällande afvittringsstadga för Vesterbottens läns lappmarker. (Forts.)

taga, att missnöjet öfver densamma blifver något mindre, ehuru det i allt fall utan tvifvel kvarstår.

Men om denna enligt mitt förmenande orättvisa beskattning skall kvarstå, så är det en annan sak, som jag finner ännu mera betänkelig. Det är nemligen ett yttrande af domänstyrelsen, som finnes intaget i herr finansministerns anförande under föredragningen af detta ärende inför Kongl. Maj:t i statsrådet. Der heter det nemligen:

»Skulle emellertid, oafsedt detta hemmansskogarnes hufvudändamål, desamma, betraktade uteslutande ur affärssynpunkt, finnas böra frigifvas för afverkning, kunde likväl, enligt hvad domänstyrelsen förmenade, ej utan att viktiga intressen äfventyrades det vilkor eftergifvas, som i motiven» — märk väl motiven! — »för § 8 i afvittringsstadgan förknippades med en oinskränkt dispositionsrätt, nemligen att skogsområdenas storlek skulle bestämmas så, att faran för denna rätts missbruk måtte inskränkas till minsta möjliga omfång, i hvilket afseende områdena måste i väsentlig mån minskas,» — nu kommer klämman — »hvaraf åter följden blefve en ny afvittringsåtgärd, som, vare sig den skedde på statsverkets eller enskildes bekostnad, komme att medföra dryga utgifter.» Hvad innebär nu detta yttrande? Så vidt jag kan förstå, förutsätter domänstyrelsen *möjligheten* af att en viss del af de hemmanen tilldelade skogsmarker skulle få kvarstanna vid hemmanen. Men på samma gång skulle, i fall dispositionsrätten af skogen utsträcktes för denna mindre hemmansdel, staten vara berättigad återtaga en del af den redan tilldelade skogen. Jag kan icke förstå, huru detta skulle ens kunna ifrågasättas, sedan hemmanen behörigen afvittrats, afvittringsutslagen, hvari deras arealer finnas intagna, utan klander utfärdats och lagfart på hemmanen erhållits, hvarvid äfven en särskild ökeskatt till följd af det större skogsanslaget blifvit hemmanen åsatt.

Men om något sådant kan ifrågasättas, må man verkligen icke förvåna sig öfver, om allmogen i lappmarken vidtager sådana åtgärder, som domänstyrelsen antydtt skulle blifva följden af en möjligen medgifven *vidsträcktare dispositionsrätt* öfver skogen, nemligen att egarne fortast möjligt söka sälja dem. Ty uppenbart är, att föreligger en dylik risk, att de under vissa eventualiteter skulle kunna genom en ny afvittringsåtgärd afhändas det dem tilldelade skogsanslaget, vilja de gerna vältra ifrån sig denna risk på andra.

Domänstyrelsen säger, att man på grund af den afhändelse af skog, som hittills skett, kan vara berättigad ifrågasätta, huruvida hemmanssegarne skulle vara mogna till den dispositionsrätt, som påyrkats. Med anledning häraf ber jag att få säga, att just detta förfaringssätt synes visa en ganska stor mognad, då de söka att rädda hvad som räddas kan. Det vill synas, och

måhända icke utan skäl, som om den ståndpunkt, som domänstyrelsen i frågan intagit, i någon mån beror på de skogsköp, som blifvit gjorda i lappmarkerna;

Utskottet i likhet med domänstyrelsen antyder också, att det skulle vara en skada för de hemmansegare, som sålt sin skog på afverkningsrätt, i fall dispositionsrätten öfver skogen på en gång frigåfves. Nu är förhållandet åtminstone i de trakter, som ligga utefter Ångermanelfvens floddal, att de skogsköp, genom hvilka *afverkningsrätten* under vissa år upplåtits till sågverksegare, till större delen uppgjorts förr än afvittringsstadgan utkom, så att det snarare är sågverksegarne, som kunna känna sig besvikna, hvilket dock naturligtvis är deras ensak. Deremot är det ett faktum, att betydliga hemmansköp under de sista åren egt rum. Men på samma gång en sågverksegare inköper ett hemman, så inträder han i hemmansegarens rättigheter och skyldigheter och bör följaktligen i detta hänseende betraktas som sådan.

Nu säges visserligen, att, om detta förhållande finge fortfara, så skulle småningom hela lappmarken eller åtminstone en stor del deraf öfvergå i trävaruhandlandenas händer, hvarigenom dess odling och kultur skulle riskeras. För min del huser jag icke några sådana farhågor, ty lappmarken är dels ett geografiskt, dels ett administrativt begrepp. Den del af lappmarken, som ligger närmare det öfriga landet och som innefattas under hvad jag vill benämna det mera administrativa begreppet, är beträffande jordmån och kultur i flera hänseenden likställd med det nedre landet; och det kan följaktligen antagas, att den odling, som i denna del af lappmarken med raska steg fortgår, ej skall lida något men, äfven om en större eller mindre del af lappmarkshemmanen — jag talar nu icke om *endast* skogen — öfvergår till sågverksegarne. Jag har i detta hänseende en auktoritet att åberopa, nemligen domänstyrelsen. Dess yttrande återfinnes i ett utlåtande till Konungen rörande värden af enskilda skogar, hvilket jag nu icke har till hands, men jag har anledning antaga, att en annan talare kommer att uppläsa det, och jag ber herrarne då uppmärksamma, hvad domänstyrelsen deri säger just med afseende på den redan då ofta förespeglade faran, att en del af skogen skulle öfvergå i sågverksegarne händer. Domänstyrelsen antager, att ingen ordnad skogsvård kan komma till stånd, förrän kapitalstarkare händer få taga hand om afverkningen och värden af skogen.

En annan vigtig sak, som jag tror att vederbörande myndigheter allt för litet beaktat vid behandlingen af denna fråga, är den omständigheten, att, som hvar och en vet, hvilken med någon uppmärksamhet följt utvecklingen af skogsförhållandena i Norrland, utstämplingen af kronans skogar för hvarje år blifvit större, men, efter hvad jag kan försäkra, träden det oaktadt icke

Om ändring af § 8 i gällande afvittringsstadga för Vesterbottens och Norrbottens läns lappmarker.
(Forts.)

*Om ändring af § 8 i gäl-
lande afvit-
ringsstadga
för Vesterbot-
tens och Norr-
bottens läns
lappmarker.*

(Forts.)

blifvit mindre. Ty beskaffenheten af de utstämplade träden är ännu sådan, att de till följd af öfvermognad och röta lemna mycket öfrigt att önska. De afverkade trädens *antal* har ökats, och detta beror derpå, att de enskilde sågverksegarne uppenrat flottleder, den ena efter den andra, hvarigenom kronan blifvit i tillfälle att så att säga få ut mera af sina egna skogar. Detta är vid sakens bedömande en ytterst beaktansvärd omständighet. Det är alldeles uppenbart, att, så länge utstämplingstvånget i sin nuvarande utsträckning består och icke ens rationellt tillämpas, sågverksegarne skola draga sig för att nedlägga några större kostnader på uppenrande af flottleder, och förr än dessa flottleder blifva uppenrade, kan enligt min öfvertygelse kronan af sina ofantliga arealer ej draga den nytta, som är önskvärd. Jag tror alltså, att de enskilde skogsegarnes intresse är i hög grad förenadt med statens intresse, så att dessa båda intressen böra och kunna gå hand i hand med hvarandra.

Det skulle vara åtskilligt annat att tillägga, men då jag har anledning antaga, att motionären kommer att yttra sig i ämnet, och då derjemte lagutskottet så till vida tillstyrkt motionen, att det förordat en skrivelse till Kongl. Maj:t med anhållan att taga i öfvervägande huru de olägenheter, som visat sig vidlåda tillämpningen af § 8 i afvittringsstadgan, må kunna undanrödjas, vill jag nu inskränka mig att yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Sundberg från Haparanda by: Då den siste talaren slutade sitt anförande med att endast yrka bifall till lagutskottets hemställan i den föreliggande frågan, så skall jag icke inlåta mig på uttalande af något omdöme om det han androg till försvar för utskottets motivering, ty hvad som kunde anföras skulle endast vara ett återupprepadt erkännande af den särdeles förtjenstfulla utredning, som i s'atsverkspropositionen under sjunde hufvudtiteln är egnad åt frågan om sättet att undan förstörelse rädda lappmarkens skogar. Men om jag således anser mig böra till utskottet frambära min djupt kända tacksamhet för dess, som det tyckes, enhälliga beslut att afstyrka motionen, så kan jag dock icke hysa en sådan känsla beträffande utskottets företag att på sidan om motionen och utöfver hvad motionären begärt tillstyrka en skrivelse till Kongl. Maj:t af det sväfvande innehåll, som här föreligger, eller att »Kongl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, huru de olägenheter, som för närvarande vidlåda tillämpningen af § 8 i afvittringsstadgan den 30 maj 1873, må kunna undanrödjas». Hos utskottet är man eljest icke just vau att finna något så särdeles stort mått af välvilja och medlidande med de förslag, som komma under dess klubba; men här har dock utskottet försatt sig i en sådan känslöstämning af hänsyn, som jag antager, mera för den ärade motionären än för hans motion.

Uti motiveringen till utskottets skrivelseförslag läsa vi till en början: »Sälunda har domänstyrelsen uti sitt i ämnet afgifna utlåtande tillkännagifvit sin afsigt att, efter det frågan om skogsstatens reglering blifvit afgjord, hos Kongl. Maj:ts föreslå en del ändringar i nuvarande bestämmelser» etc. Men det är obegripligt, hvarför utskottet åberopat just domänstyrelsens utlåtande, då det haft att tillgå ett af denna frågas måleman vid Konungens rådsbord, nemligen herr statsrådet och chefen för finansdepartementet, afgifvet yttrande till statsrådsprotokollet den 12 sistlidne januari, deri det heter: »deremot synes mig det af domänstyrelsen, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes i Norrbottens län, framställda förslag om nedsättning till hälften af utsyningsafgiften i trakter ofvanom fjellgränsen vara förtjent af all uppmärksamhet, likasom äfven, på sätt jemväl domänstyrelsen erinrat, vissa ändringar i gällande bestämmelser rörande dispositionsrätten öfver skogen torde kunna vidtagas i syfte att, utan äfventyrande af statskontrollens verksamhet, *minska* — således icke *undanrödja*, såsom det heter i utskottets citat — de olägenheter, som för jordegaren alltid i någon mån måste vara förbundna med denna kontroll.» »Jag torde framdeles», fortsätter herr statsrådet, »sedan frågan om lönereglering för skogsstaten hos Riksdagen förevarit till behandling, komma i tillfälle att för de sälunda ifrågasatta ändringarne få påkalla Eders Kongl. Maj:ts uppmärksamhet.» Herr finansministern synes sälunda vilja gå till och med litet längre, än hvad domänstyrelsen gjort. Men detta herr statsrådets yttrande, såsom innebärande ett löfte om förslag till *minskning* i olägenheterna af utsyningstvånget, hade väl icke passat så bra för att motivera den nu föreslagna skrivelser och därför använde man domänstyrelsens yttrande.

Om ändring af § 8 i gällande afvittringsstadga för Vesterbottens och Norrbottens läns lappmarker.

(Forts.)

Vidare säger utskottet: »Den kostnad, som utsyningen nu medför, skulle enligt utskottets tanke kunna minskas genom nedsättning af den derför bestämda afgiften, på sätt ock blifvit föreslaget i en inom Första Kammaren af herr Cederberg afgifven motion n:o 35.» Der har utskottet icke läst riktigt innantill. Herr Cederberg har visst icke väckt förslag om nedsättning i den bestämda afgiften, väl vetande att något dylikt förslag ej kan af enskild riksdagsman väckas, såsom berörande ett ämne, lydande under Kongl. Maj:ts ekonomiska lagstiftningsrätt, utan herr Cederberg har yrkat, att Riksdagen ville besluta att de vissa jägmästare tillkommande utsyningsersättningar icke finge beräknas som tillgång för nu möjligen förestående reglering af skogsstaten. Visserligen har han inskjutit den mellanmeningen i motionens kläm — »med uttalande af den åsigt att utsyningsersättningarne, såvida de icke anses böra alldeles upphöra, åtminstone böra nedsättas — — —» — men jag anser att utskottet icke egt rätt att på grund af denna mellanmening uttala det påståendet, att frågan om en dylik nedsättning vore på grund af herr Cederbergs

Om ändring af § 8 i gällande afvittringsstadga för Vesterbottens läns lappmarker.

(Forts.)

motion föremål för Riksdagens pröfning, ty derom har han icke motionerat.

Efter att hafva erinrat att åt egare eller innehafvare af den mark, hvarå utsyning skall ske, borde kunna tillerkännas större inflytande vid anvisande af de trakter, der sådan borde företrädesvis verkställas, så hamnar utskottet i följande mycket varsamma och riktigt trefvande term, nemligen att »utskottet slutligen antager att sjelfva utsyningsförrättningarna möjligen skulle kunna under vissa vilkor öfverlemnas åt kronojägarne, i sammanhang hvarmed utskottet anser sig böra erinra, att enligt den föreslagna nya staten för skogsväsendet kronojägarnes antal skulle icke obetydligt ökas.» Vid denna erinran vill jag åter erinra, att de föreslagna 52 nya kronojägarbefattningarne enligt statsverkspropositionen äro samtliga afsedda för trakter, som ligga söder om Dalälven.» Och så kommer utskottet efter denna motivering till klämman, nemligen en hemställan om aflåtande af skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan att Kongl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande *huru* de olägenheter, som för närvarande vidlåda tillämpningen af § 8 i afvittringsstadgan den 30 maj 1873, må kunna undanrödjas.» Dessa olägenheter har utskottet visserligen icke specificerat, men vi kunna väl få reda på eller sluta oss till dem vid genomläsande af denna paragraf, om vi tillika behålla i minnet hvad utskottet i sin motivering anfört. En olägenhet skulle väl ligga i *syningstvänet*. Men då utskottet redan och på fullgilliga skäl icke vågat tillstyrka det af motionären framställda förslaget om oinskränkt dispositionsrätt för den enskilde öfver skogen i lappmarken, så torde väl ingen annan utväg återstå för skogens tillgodogörande än att genom utsyning få bestämdt, hvad som får afverkas. Den olägenheten lärer således icke kunna undanrödjas.

Vidare skulle väl en olägenhet bestå i *utsyningskostnaden*. Då utskottet emellertid ju står på den ståndpunkten att det anser skogsvården i lappmarken genom statens försorg vara alldeles nödvändig, så måste väl utskottet också finna det vara på sin plats, att staten får taga någon skälig ersättning för sitt besvär med denna skogsvård. Och sålunda lärer denna olägenhet icke heller kunna undanrödjas. Att åter få denna utsyningskostnad minskad är väl icke uttryckligen nämndt i betänkanDET, men man får väl antaga, att utskottet häntyder på något sådant, då utskottet med hänvisning till den af herr Cederberg afgifna motionen antager, att kostnaden skulle kunna minskas genom nedsättning af den derför bestämda afgiften. Då är att märka, att herr statsrådet och chefen för finansdepartementet så nyligen som vid föredragning inför Kongl. Maj:t den 12 januari af sin hufvudtitel icke ansett sig böra föreslå annan ändring än den, som upptages i Kongl. Maj:ts till Riksdagens pröfning föreliggande förslag till omreglering af skogsstaten, deri utsyningsafgiften till

nu bestämdt belopp är beräknad såsom inkomst för statsverket. Vidare föreligger till pröfning herr Cederbergs motion derom, att denna afgift icke må beräknas som tillgång för nämnda reglering. Denna pröfning bör väl försiggå hos Riksdagen, innan Riksdagen skrifver till Konungen i syfte att få afgiften nedsatt eller undanröjd. Ty, antaget att kammaren nu bifaller skrifvelseförslaget med dess såsom jag antager syftande att få »utsyningsafgiftsolägenheten» undanröjd till hälften, men kammaren, då regleringsfrågan förekommer, skulle finna sig böjd att med Kongl. Maj:t beräkna afgiften efter dess nuvarande belopp såsom statsverksinkomst — ja, då stode kammaren der bunden af den här förhastade skrifvelsen.

Om ändring af § 8 i gällande afrittingsstadga för Vesterbotens och Norrbottens läns lappmarker.

(Forts.)

Jag kan således icke heller finna frågan om utsyningsafgiften och dess belopp för det närvarande böra eller kunna föranleda skrifvelsen.

För öfrigt utgår denna utsyningsafgift — det må vi aldrig glömma — endast och till en ringa procent af afkomsten af det skogskapital, som hemmanen i lappmarken utöfver sitt husbehof fått rent af till skänks af staten!

Ett sätt att använda den, om man ej vill beräkna den till statsinkomst eller för aflöning, som nu sker, åt utsyningsförrättarne, vore ju att deraf bilda en fond för bestridande af den enskilda skogsskötseln i lappmarken. I allt fall påstår jag, att något verkligt lidande icke tillskyndas vare sig egare eller nyttjanderättsinnehafvare, då ju staten vid tilldelande af så rikligt skogsanslag som ända till 20,000 qv.-ref duglig skogsmark på mantalet i denna afvittringsstadga uttryckligen fäst vilkoret om utsyningsstvang samt ersättning för utsyningsarbetet och dermed förenad kontroll. Har man tagit gåfvan, får man väl också finna sig i de af gifvaren uppställda vilkor.

En olägenhet skulle väl vidare ligga i den omständigheten, att utsyningsförrättarne äro så fåtalige. Det kan ju vara möjligt att, såsom utskottet antagit, i följd häraf ett öfvermoget träd får kvarstå, medan träd utsynas, som kunnat tillväxa; men den olägenheten är försvinnande liten jemförd med risken att lemna stämpelyxorna med beslutanderätt och utan kontroll i händerna på kronojägare, hvilka, huru aktningvärda och samvetsgranna i utöfningen af sina tjenstepligter de än äro, likväl sakna de nödvändiga förutsättningarna för en sådan uppgift. Ty inom våra lappmarker hafva högst få af kronojägarne genomgått skogsskola. De antogos vid den senaste omorganisationen af skogsstaten vanligen ur den tjänande klassen och kommo ur förhållanden, der man ej hade annan kännedom om skogsskötsel, än som ligger i konsten att handtera en yxa. Den tvekan utskottet röjer uti affattningen af sitt recept mot denna olägenhet eller att »möjligen utsyningsförrättningarne skulle kunna under vissa vilkor öfverlemnas åt kronojägarne» samt utskottets djupa tystnad angående

Om ändring af § 8 i gällande afvittringsstadga för Vesterbottens och Norrbottens läns lappmarker.

(Forts.)

arten af dessa »vilkor», synes ej böra föranleda kammaren att rekommendera receptets användande åt Kongl. Maj:t. Och i allt fall kunna vi hafva ett lugnt samvete om i brist på utsyningsförrättare åtskilliga öfvermogna träd blåsa omkull, ty af samma brist få också mångtusende träd i växtkraft qvarstå till båtnad för lappmarkens framtid.

En olägenhet, som följaktligen enligt klämman bör undanrödjas, tyckes utskottet finna deruti, att skogsegaren ej har *något större inflytande* på utsyningen vid anvisande af de trakter, der sådan borde företrädesvis verkställas. Ja, det ligger ju i naturen af den inskränkta dispositionsrätten, att afgörande rösten måste den ega eller hafva, som staten med hänsyn till kunskaper och tjenstebefattning satt att handhafva uppsigten öfver skogens användande.

Tänkbart, ja helt naturligt är ju att olika meningar om hvilken trakt må företrädesvis ifrågakomma vid utsyningen kunna uppstå mellan skogsegaren och skogstjenstemannen; men helt visst låter denna olikhet bättre utjemna sig genom det af domänstyrelsen i utsigt ställda och af finansministern accepterade förslaget, att verkställa utstämplingarne för två à tre år i sänder med utvidgad befogenhet för skogsinspektören att vidtaga »ätgärder för ändring i fråga om utsyningar åt enskilde, som öfver dylik förrättning anmält missnöje m. m.», än att med utskottet skriva till Konungen och begära undanrödjande af den olägenheten, att *skogsegaren ej får bestämma hvar utsyningarne skola verkställas*. Ja, undanrödjes den olägenheten, då undanrödjes nog också skogens framtida bestånd för lappmarken. Eller hur stort inflytande skall han ha? $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{2}$ eller $\frac{1}{4}$?

Dessa äro de olägenheter som jag, ställande mig på utskottets ståndpunkt, funnit vidlåda tillämpningen af 8 § i afvittringsstadgan. Några flera har jag ej kunnat utgrunda. Af dessa tror jag mig hafva visat att de, som afse utsyningstvånget, utsyningsafgiften och inrymmande åt skogsegaren af större inflytande på utsyningen vid anvisande af trakterna åtminstone för det närvarande äro omöjliga såsom skrifvelseanledningar.

Återstår den fjerde eller de *fåtaliga utsyningsförrättarne*. Ja, vill kammaren medverka till att all skogsmark, som möjligen kan redan nu afverkas varder fortast möjligt barberad, då bör kammaren taga skrifvelseförslaget. Men vi proklamera då den nya grundsatsen, att jordbruket i lappmarken kan bestå utan ett ut hålligt understöd från skogen.

Det gifves väl ingen skönare uppgift än att skaffa rätt åt den, som lider oförskyldt, att, der man kan, hjälpa den som hjälp behöfver. Jag föreställer mig också, att särskildt denna kammare måste hafva känt sig tilltalad af den i brochyrer och tidningsuppsatser till ymnighet för oss utlagda berättelsen om de vedervärdigheter, som under nu rådande lagstiftning trycka den stac-

kars lappmarksbonden, då han vill tillgodogöra sig sin skog. Mine herrar! På de nödropen vill jag af innerligaste öfvertygelse endast svara med upprepande af ett uttryck ur vår bibliska historia: »rösten är nog Jakobs men händern äro Esaus!» Här lider icke någon åtminstone oförskyldt, och dem vi i sjelfva verket skulle genom skrivelsen hjälpa, de äro icke de, som behöfva vår hjälp!

Jag yrkar afslag å så väl motionen som utskottets förslag.

Herrar *Östberg, Åkerlund, Sandwall* och *Petersson* i Hamra instämde med herr *Sundberg*.

Då tiden var långt framskriden, men ännu åtskillige talare anmält sig vilja afgifva yttrande i ämnet, afbröts nu öfverläggningen för att fortsättas i afton kl. 7, till hvilken tid kammararens ledamöter genom utfärdadt anslag kallats att åter sammanträda.

Kammararens ledamöter åtskildes kl. 3,7 e. m.

In fidem

A. E. J. Johansson.

(Forts.)

*Om ändring af § 8 i gäl-
lande afvitt-
ringsstadga
för Vesterbot-
tens och Norr-
bottens läns
lappmarker.*